

Kapitola L

Rozhodnutí o námitkách

L. Rozhodnutí o námitkách**ROZHODNUTÍ****o námitkách uplatněných proti Návrhu 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 pozdějších předpisů, a na základě návrhu rozhodnutí o námitkách zpracovaného Krajským úřadem Jihomoravského kraje ve smyslu § 39 odst. 4 zákona č. 183/2006 Sb., o územním plánování a stavebním řádu (stavební zákon), ve znění pozdějších předpisů, rozhodlo o námitkách uplatněných proti Návrhu Zásad územního rozvoje Jihomoravského kraje.

Pořadí	N 01	Datum	14.06.2016	KEVIS kód	–	Č. j.	JMK 92704/2016
Obec (identifikační údaje)		název obce:		obec Blažovice			
		osoba oprávněná jednat jménem obce:		Petr Pleva, starosta			
Adresa / sídlo		Nádražní 242, 664 08 Blažovice					
Obec (identifikační údaje)		název obce:		obec Dolní Dunajovice			
		osoba oprávněná jednat jménem obce:		Mgr. Josef Hasník, starosta			
Adresa / sídlo		Zahradní 613, 69185 Dolní Dunajovice					
Obec (identifikační údaje)		název obce:		obec Jinačovice			
		osoba oprávněná jednat jménem obce:		Ing. Jan Kazda, starosta			
Adresa / sídlo		Jinačovice 83, 664 34 Kuřim					
Obec (identifikační údaje)		název obce:		obec Modřice			
		osoba oprávněná jednat jménem obce:		Ing. Josef Šiška, starosta			
Adresa / sídlo		náměstí Svobody 93, 664 42 Modřice					
Obec (identifikační údaje)		název obce:		obec Moravany			
		osoba oprávněná jednat jménem obce:		RNDr. Marie Barešová, starostka			
Adresa / sídlo		Vnitřní 49/18, 664 48 Moravany u Brna					
Obec (identifikační údaje)		název obce:		obec Nebovidy			
		osoba oprávněná jednat jménem obce:		Milan Mojžíš, starosta			
Adresa / sídlo		Nebovidy 78, 664 48 Moravany u Brna					
Obec		název obce:		obec Ostopovice			

(identifikační údaje)	osoba oprávněná jednat jménem obce:	Jan Symon, starosta
Adresa / sídlo	U Kaple 260/5, 664 49 Ostopovice	
Obec (identifikační údaje)	název obce:	obec Ponětovice
	osoba oprávněná jednat jménem obce:	Pavel Vymazal, starosta
Adresa / sídlo	Ponětovice 63, 664 51 Šlapanice	
Obec (identifikační údaje)	název obce:	obec Želešice
	osoba oprávněná jednat jménem obce:	Ing. Magda Kvardová, starostka
Adresa / sídlo	ul. 24. dubna 16, 664 43 Želešice	
Téma	Doprava silniční, územní studie	
Téma – jiné	Procesní	

Námítky

Podatelé jako obce dotčené tímto návrhem podávají v souladu s § 39 odst. 2 ve spojení s § 6 odst. 6 písm. d) zákona č. 183/2006 Sb., stavebního zákona, v platném znění, k návrhu ZÚR JMK následující **námítky**:

I. Nesouhlas s celkovou koncepcí vymezení dopravní infrastruktury v návrhu ZÚR JMK

Námítka č. 1.: Návrh je v rozporu se zákonným účelem zásad územního rozvoje

Vymezení dotčeného území:

Celé území kraje, zejména území, pro něž má být zpracována „Územní studie nadřazené dálniční a silniční síť ve vztahu k území Metropolitní rozvojové oblasti Brno“.

Odůvodnění námítky:

Zásady územního rozvoje jsou zásadním strategickým dokumentem kraje, jehož základním smyslem je podle § 36 odst. 1 zákona č. 183/2006 Sb. stavebního zákona stanovit zejména základní požadavky na účelné a hospodárné uspořádání území kraje, vymežit plochy nebo koridory nadmístního významu (včetně koridorů dopravních staveb) a stanovit požadavky na jejich využití. Tento požadavek předložený návrh ZÚR JMK nespĺňuje, a to zejména z následujících důvodů:

1.1 Předchozí snahy Jihomoravského kraje o vydání „krajské“ územně plánovací dokumentace

Na území Jihomoravského kraje je již řadu let (v případě některých záměrů několik desítek let) plánována řada významných pozemních komunikací mezinárodního, celostátního či krajského významu, které mají tvořit páteřní silniční síť v kraji. Jedná se zejména o dálniční spojení Brna s Vídní, propojení dálnice D1 s dálnicí (dříve rychlostní silnicí) D35, řešení dopravní situace na jih od Brna či problematiku polohy brněnského hlavního nádraží (tzv. ŽUB Brno).

Od vzniku krajů v roce 2000 vydal Jihomoravský kraj dvě územně plánovací dokumentace, a to konkrétně územní plán vyššího územního celku Břeclavsko v roce 2006 a předchozí verzi ZÚR JMK v roce 2011. Obě tyto územně plánovací dokumentace byly v celém rozsahu zrušeny Nejvyšším správním soudem (dále jen „NSS“), a to jeho rozsudky ze dne 25.11.2009, č. j. 3 Ao 1/2007-235, resp. ze dne 21.06.2012, č. j. 1 Ao 7/2011-526. Jihomoravskému kraji se tedy za celou dobu jeho existence, během více než 15 let, nepodařilo vydat žádnou územně plánovací dokumentaci, jež by nebyla jako celek zrušena soudem pro nezákonnost. Jihomoravský kraj je zároveň v současnosti jediným krajem, který aktuálně nemá účinnou krajskou územně plánovací dokumentaci (zásady územního rozvoje).

Předchozí ZÚR JMK, vydané dne 22. 9. 2011 a zrušené jako celek rozsudkem NSS ze dne 21. 6. 2012, č. j. 1 Ao 7/2011-526, byly řadou subjektů, včetně podatelů, kritizovány zejména pro důsledky v nich obsažené koncepce plánovaného rozvoje páteřní silniční infrastruktury. Podstatu této kritiky lze shrnout takto: Část území Jihomoravského kraje je dlouhodobě zatěžována nad míru nejvyšších přípustných hodnot znečištění ovzduší škodlivými látkami, zejména částicemi polévatého prachu, a hlukem. Převažujícím zdrojem tohoto nadlimitního

zatížení je silniční doprava po stávajících komunikacích. Vymezené koridory pro záměry klíčových silničních staveb zasahují do nadlimitně zatíženého území a/nebo do něj přivádějí další dopravu. Nevyhnutelným důsledkem jejich realizace by tedy bylo další zvýšení zátěže tohoto území.

1.2 Dosavadní pořizování nových ZÚR JMK

K novému návrhu zadání ZÚR JMK uplatnily obce, jejichž území by bylo dotčeno významnými záměry dopravní infrastruktury, včetně podatelů, požadavky, které směřovaly k odstranění vad předchozí verze ZÚR JMK. Obce zejména požadovaly, aby došlo k řádnému vyhodnocení proveditelnosti záměrů, navrhovaných do ZÚR JMK, především dopravních staveb, a aby v návrhu nebyly vymezovány takové záměry, které budou vyhodnoceny jako nerealizovatelné, resp. veřejnoprávně nepovolitelné. Další požadavky obcí se týkaly mj. konkrétního způsobu provedení a metodologie vyhodnocení vlivů návrhu ZÚR JMK na životní prostředí a veřejné zdraví, včetně odborné oponentury, a variantního řešení koncepce rozvoje páteřní silniční infrastruktury kraje, jež by mělo být komplexně vyhodnoceno a srovnáno s koncepcí obsaženou v soudem zrušených ZÚR JMK.

Většinu těchto požadavků Jihomoravský kraj odmítl. Obce včetně podatelů v návaznosti na to znova upozornily, že tento přístup zvyšuje riziko opakování chyb, jež vedly ke zrušení předchozích ZÚR JMK. Naopak pokud by uvedeným základním požadavkům bylo vyhověno, mohlo by to výrazně zvýšit šanci, že nový návrh ZÚR JMK bude projednán a schválen bez zásadních nedostatků a následných sporů.

Návrh ZÚR JMK pro společné jednání, zveřejněný dne 23. 3. 2015, opět vymezil většinu koridorů pro záměry kapacitních silnic, jež byly obsaženy v předchozích, soudem zrušených ZÚR JMK. V centrální oblasti Jihomoravského kraje však vymezil pro všechny záměry nových dopravních staveb, s výjimkou záměru označeného jako „R52/JT“, územní rezervy. Plochy a koridory ostatních dopravních staveb v této oblasti mají být vymezeny až v budoucnu, na základě „Územní studie nadřazené dálniční a silniční síti ve vztahu k území Metropolitní rozvojové oblasti Brno“. Řešení koncepce budoucí dopravní infrastruktury kraje, a v návaznosti na to i dlouhodobé „nadlimitní“ zátěž některých oblastí kraje, včetně území podatelů, by na základě toho bylo odloženo do neurčitě vzdálené budoucnosti.

1.3 Důvody rozporu aktuálního návrhu ZÚR JMK se zákonným účelem zásad územního rozvoje

Rovněž aktuální návrh ZÚR JMK pro veřejné projednání vymezuje v centrální oblasti kraje, v níž se kříží několik nejvýznamnějších existujících a plánovaných dopravních staveb celostátního, resp. mezinárodního významu (dálnice D1 a D2, dálnice D43, tzv. tangenty města Brna, dálnice D52, a jejich vzájemné propojení, letiště Brno-Tuřany, ŽUB Brno, vysokorychlostní tratě Praha-Brno-Ostrava a Brno – Břeclav – Vídeň) plochu s územními rezervami, v níž má být budoucí dopravní řešení a jeho realizovatelnost, zejména s ohledem na limity využití území, prověřeno až po vydání ZÚR JMK územní studií nazvanou „Územní studie nadřazené dálniční a silniční síti ve vztahu k území Metropolitní rozvojové oblasti Brno“. Celková plocha území, pro které má být územní studie zpracována a ve kterém se nacházejí navržené územní rezervy pro uvedené dopravní stavby, zaujímá dle mapových podkladů k návrhu ZÚR JMK (schéma dopravní infrastruktury) stovky km² území v centrální části kraje. Tato oblast zahrnuje celé město Brno a cca 50 obcí v okolí Brna. Ve směru sever – jih oblast zaujímá cca 40 % celkové délky kraje.

Žádný z výše uvedených záměrů nemůže být realizován, resp. nemůže ani dojít ke specifikaci jeho vymezení v územních plánech, pokud chybí jednoznačné vymezení ploch a koridorů pro tyto záměry v ZÚR JMK. Bez tohoto vymezení rovněž nemůže být naplněn výše citovaný požadavek § 36 odst. 1 stavebního zákona, ani požadavek vyplývající z odst. 3 tohoto ustanovení, podle nějž zásady územního rozvoje v nadmístních souvislostech území kraje zpřesňují a rozvíjejí cíle a úkoly územního plánování v souladu s politikou územního rozvoje, určují strategii pro jejich naplňování a koordinují územně plánovací činnost obcí.

ZÚR JMK z roku 2011 obsahovaly vymezení ploch a koridorů naprosté většiny významných dopravních staveb na území kraje. Pokud pořizovatel po zrušení těchto ZÚR JMK následně dospěl k závěru, že pro vymezení celkové koncepce dopravní infrastruktury kraje, resp. všech jejích podstatných součástí, nemá dostatek podkladů, měl si je bezodkladně opatřit přímo v rámci procesu pořizování nových ZÚR JMK. **Není v souladu se zákonným účelem zásad územního rozvoje ani s cíli a úkoly územního plánování** (k tomu viz podrobněji níže), **jestliže místo toho pořizovatel navrhuje vymezení územních rezerv pro řadu významných dopravních staveb a stanoví požadavek na zpracování územní studie, čímž se vymezení celkové koncepce rozvoje dopravní infrastruktury kraje i řešení problému nadlimitní zátěže některých lokalit odsouvá nejméně o několik dalších let.**

V textové části Odůvodnění ZÚR JMK nelze mimo nalézt věcné zdůvodnění, proč nebylo možné prověřit otázky,

jež mají být obsahem „Územní studie nadřazené dálniční a silniční síť“, během téměř čtyř let pořizování návrhu ZÚR JMK. V příloze zadání ZÚR bylo uvedeno 262 podkladových dokumentů pro zpracování návrhu, včetně několika územních studií, (například „Model silniční dopravy pro síť Jihomoravského kraje“ nebo „Zhodnocení potenciálu území a modelových stavů silniční sítě Jihomoravského kraje a Model silniční dopravy pro síť JMK“). Je tedy nedůvodné tvrdit, že pro zpracování návrhu ZÚR, obsahujícího komplexní řešení území kraje, včetně koncepce rozvoje dopravní infrastruktury, nebyl k dispozici dostatek podkladů. Pořizovatel navíc některé z existujících podkladů zcela ignoroval (k tomu viz podrobněji níže). Pokud by bylo zpracování nové územní studie skutečně nezbytné, mohl pořizovatel zahájit její přípravu v nejbližších měsících po zrušení předchozích ZÚR JMK (v druhé půli roku 2012).

Základní zákonný účel vydání ZÚR JMK, který měl tento strategický dokument plnit již nejpozději od 1. 1. 2012 (viz § 187 odst. 3 stavebního zákona), by tedy v případě schválení předloženého návrhu ZÚR JMK zůstal nenaplněn.

Námítka č. 2: Návrh je v rozporu se základním cílem územního plánování na zajištění komplexního řešení účelného využití a prostorového uspořádání území

Vymezení dotčeného území:

Celé území kraje, zejména území, pro něž má být zpracována „Územní studie nadřazené dálniční a silniční síť ve vztahu k území Metropolitní rozvojové oblasti Brno“.

Odůvodnění námítky:

Nadužívání institutu územní rezervy a nevymezení celkové koncepce páteřní dopravní infrastruktury v návrhu ZÚR JMK je v rozporu s cíli a úkoly územního plánování (§ 18 a 19 stavebního zákona). Především není dodržen požadavek na komplexní řešení účelného využití a prostorového uspořádání území podle § 18 odst. 2 stavebního zákona. Splnění není ani úkol vyplývající z § 19 odst. 1 písm. b) stavebního zákona, podle něž má územně plánovací dokumentace stanovovat koncepci rozvoje území, včetně urbanistické koncepce s ohledem na hodnoty a podmínky území, ani další navazující úkoly, například vytvářet podmínky pro ochranu území podle zvláštních právních předpisů před negativními vlivy záměrů na území a navrhnout kompenzační opatření (§ 19 odst. 1 písm. m) stavebního zákona).

K požadavku komplexnosti řešení se NSS vyjádřil ve svém rozsudku ze dne 24. 4. 2012, č. j. 9 Ao 7/2011 – 559, tak, že „Územní plánování lze prostřednictvím jeho cílů uvedených v § 18 odst. 2 stavebního zákona definovat jako soustavnou a komplexní činnost, která tkví především v celkovém pojetí přijatého řešení. Ostatně také proto stavební zákon požaduje, že komplexní zdůvodnění přijatého řešení, včetně vybrané varianty, musí být součástí odůvodnění ZÚR JMK [§ 40 odst. 2 písm. d)]j. Odpůrce však tomuto požadavku nedostál a ani dostát nemohl, neboť koridor horkovodu, který má fungovat jako zdroj tepla pro město Brno, ukončil před Brnem u přečerpávací stanice Bosonohy, což rozhodně nelze považovat za komplexní přístup ve smyslu výše uvedeného.“

Dále soud uvedl, že „Ve vztahu ke koridoru horkovodu TE 42 lze tedy shrnout, že Nejvyšší správní soud ve shodě s navrhovatelem dospěl k závěru, že ZÚR JMK neodpovídají výše vyloženým zákonným podmínkám {§ 18 odst. 2, § 19 odst. 2, § 36 odst. 1 a 5 a § 40 odst. 2 písm. d) stavebního zákona} a jsou proto v dané části nezákonné. Tento rozpor s hmotným právem je třeba spatřovat v tom, že odpůrce (i) ukončil trasu koridoru na hranici města Brna (popření komplexnosti a závaznosti přijatého řešení) a (ii) nezabýval se relevantním variantním vedením trasy koridoru (popření aktuálnosti a alternativnosti přijatého řešení).“

Návrh ZÚR JMK vymezuje, kromě územních rezerv, i několik „návrhových“ koridorů dopravních staveb, které navazují na území, určené k vyhodnocení územní studií, Takto je vymezen koridor dálnice D52, tvořící součást transevropského (Baltsko-Adriatického) koridoru TEN-T, který přivádí další objemy tranzitní dopravy ze směru od hranice s Rakouskem v Mikulově do jižní části brněnské aglomerace, resp. prostřednictvím koridoru záměru „„jižní tangenty“, označené jako „D52/JT“ přímo na území města Brna, konkrétně městských částí Brno-jih a Brno-Chrlice. Navazující Části budoucí dopravní infrastruktury však již řešeny nejsou. Podobné návrh ZÚR JMK přistupuje k vymezení dálnice D43. Vymezení jejího koridoru od hranic s Pardubickým krajem končí u Lysic a jeho další části jsou určeny pro vyhodnocení v rámci územní studie. Nejsou přitom vyhodnoceny celkové budoucí důsledky tohoto dopravního řešení jako celku.

Tento přístup nelze s ohledem na principy, vyjádřené ve výše citovaných částech rozsudku NS5 ze dne 24. 4. 2012, č. j. 9 Ao 7/2011-559, považovat za komplexní a zajišťující kontinuitu a proveditelnost řešených záměrů v jejich celku a vzájemných souvislostech. Návrh ZÚR JMK je proto v rozporu s těmito základními cíli

územního plánování

Námítka č. 3: Nečinnost kraje při nápravě protiprávního stavu zatížení životního prostředí – návrh je v rozporu s požadavky udržitelného rozvoje území, což představuje neproporcionální zásah do práv obcí včetně podatelů

Vymezení dotčeného území:

Celé území kraje, zejména území, v nichž jsou překračovány zákonem stanovené nejvyšší přípustné hodnoty (limity) zatížení území.

Odůvodnění námítky:

Výše citovaná ustanovení § 18 odst. 1 a 2 stavebního zákona vyžadují, aby nástroje územního plánování, tedy i zásady územního rozvoje, zajišťovaly předpoklady pro udržitelný rozvoj území.

3.1 Stav zatížení území v centrální části Jihomoravského kraje

Z dostupných údajů o existující zátěži části území Jihomoravského kraje, v níž návrh ZÚR JMK vymezuje koridory pro záměry a územní rezervy záměrů silničních staveb (zejména jižní část území Statutárního města Brna a jeho nejbližšího okolí), vyplývá důvodný předpoklad, že některé tyto záměry, a zároveň celková koncepce rozvoje dopravní infrastruktury, kterou návrh ZÚR JMK „implicitně“ předpokládá, resp. preferuje (viz podrobněji níže námítku č. 8) nejsou realizovatelné, a to s ohledem na závazné veřejnoprávní limity zatížení území. Zejména v oblasti městské části Brno-Bosonohy a v přilehlých obcích (v celém pásu od Troubska přes Ostopovice, Moravany, Nebovidy až po Ponětovice, Blažovice, Jiřkovice, Holubice, atd.) jsou dlouhodobě překračovány zákonné limity znečištění ovzduší.

V této souvislosti je možné poukázat například na výsledky měření znečištění ovzduší polétavým prachem (částice PM₁₀) měřících stanic v Brně-Turanech, která byla do roku 2010 nejbližší měřicí stanicí k území v jižní části brněnské aglomerace, jimž prochází dálnice D1 a kde by se nacházely další dopravní stavby dle koncepce prosazované Jihomoravským krajem, a v Brně-Bohunicích, která je tomuto území nejbližší stanicí od roku 2010. Podle autorizovaných a zveřejněných údajů Českého hydrometeorologického ústavu pro tyto stanice jsou výsledky jejich měření následující:

Údaje z měřící stanice Brno-Tuřany:

Rok	Počet dnů s koncentrací PM ₁₀ vyšší než 50µg/m ³	Počet dnů s koncentrací PM ₁₀ přesně rovnou dennímu limitu 50µg/m ³	Počet dnů s výpadky měření stanice	Vztah k ročnímu imisnímu limitu max. 35 dnů za rok s překročením denního imisního limitu 50µg/m ³	Maximální denní průměrná koncentrace PM ₁₀ v µg/m ³	Maximální denní průměrná koncentrace PM ₁₀ v procentech vztažená k platnému limitu 50µg/m ³
1997	46	5	28	PŘEKROČEN	174,8	350 %
1998	48	4	0	PŘEKROČEN	161,8	323 %
1999	31	1	0	Nepřekročen	87,9	176 %
2000	19	1	10	Nepřekročen	88,0	176 %
2001	33	4	3	Nepřekročen?	122,3	244 %
2002	52	6		PŘEKROČEN	184,1	363 %
2003	68		11	PŘEKROČEN	215,2	430 %
2004	43	1	11	PŘEKROČEN	112,7	225 %
2005	60		9	PŘEKROČEN	123,7	247 %
2006	67		10	PŘEKROČEN	201,8	404 %

2007	40		10	PŘEKROČEN	219,8	440 %
2008	25		22	Nepřekročen?	97,9	196 %
2009	30		1	Nepřekročen	158,4	316 %
2010	50		6	PŘEKROČEN	215,7	431 %

Údaje z měřicí stanice Brno-Bohunice:

Rok	Počet dnů s koncentrací PM ₁₀ vyšší než 50µg/m ³	Počet dnů s výpadky měření stanice	Vztah vzhledem k dnešnímu hygienickému limitu tj. max, 35 dnů za rok s překročením denního limitu 50µg/m ³	Maxim, denní průměrná koncentrace PM ₁₀ µg/m ³	Maxim, denní průměrná koncentrace PM ₁₀ v procentech vztahená k platnému limitu 50µg/m ³
2010	64	29	PŘEKROČEN	151,0	302 %
2011	65	21	PŘEKROČEN	129,0	258 %
2012	45	24	PŘEKROČEN	147,3	295 %
2013	41	62	PŘEKROČEN	115,5	231 %
2014	51		PŘEKROČEN	90,2	184 %

Obdobně lze poukázat také na dlouhodobé překročení nejvyšších přípustných limitů zatížení území hlukem i automobilové dopravy v některých částech území Jihomoravského kraje, kde „Koncepční scénář C“ předpokládá realizaci dalších dopravních staveb a tedy i další nárůst zátěže v již nadlimitně zatíženém území, což potvrzují „hlukové výjimky“, vydávané Krajskou hygienickou stanicí Jihomoravského kraje.

3.2 K důvodům zrušení ZÚR JMK z roku 2011

V bodě [112] rozsudku ze dne 21. 6. 2012, č. j. 1 Ao 7/2011-526, jímž byly zrušeny předchozí ZÚR JMK, NSS uvedl: „Soud tak na jednu stranu nemůže přijmout tezi, že by se zásady územního rozvoje mohly dostat do rozporu s imisními limity znečištění ovzduší či s nejvyššími přípustnými hodnotami hluku. Na druhou stranu provedeným výkladem nemíní aprobovat přístup, který by na základě zásad územního rozvoje bez dalšího umožňovat umísťovat do nadlimitně zatíženého území další stavby, nebo který by v rámci motto „kdo dřív přijde, ten dřív mele“ umožnil umísťovat bez uvážení jakékoliv stavby až do naplnění maximálního stanoveného limitu nebo hodnoty, s tím, že ostatní stavby budou nerealizovatelné.“ Dále v citovaném bodě rozsudku NSS konstatoval, že „Zde právě vystupuje do popředí role zásad územního rozvoje coby koncepce, jež vyžaduje holistický pohled na věc. V průběhu pořizování zásad by mělo být koncepčně prověřeno, zda plánované záměry mají vůbec šanci být v budoucnu realizovány (např. i z pohledu budoucího zatížení území), a preventivně tak bránit vynakládání energie a peněz na projekty zcela nesmyslné, nerealizovatelné či (veřejnoprávně) nepovolitelné, nebo na projekty směřující k použití nezákonných praktik typu salami-slicing (salámová metoda), **Na vymezování jednotlivých záměrů v zásadách územního rozvoje je tedy třeba nahlížet celostním způsobem, a to zvláště tehdy, je-li zamýšleno vícero záměrů v již dosti zatížené části území (imisemi, hlukem apod.).** To jinými slovy znamená, že při stanovení požadavků na uspořádání a využití území a úkolů pro územní plánování ve vztahu k určitému záměru musí být zohledněna jak současná zátěž území, tak i veškeré plánované záměry, kumulace, jejichž vlivů by mohla mít negativní vliv na ovzduší a hlukovou situaci v dané oblasti. V případě zjištění takových vlivů by měla být též koncipována přiměřená kompenzační opatření.“ (zvýraznění autoři podatelé).

K tomu dále podatelé poukazují na závěry NSS v jeho rozsudku ze dne 31. 1. 2012, č. j. 1 As 135/2011-254 podle něž „limity využití území představují hranice pro využití území, a to hranice zpravidla nepřekročitelné; jedním z limitů využití území je také hladina hluku“ a dále „Závěr městského soudu lze stručně shrnout tak, že **do území nadlimitně zatíženého hlukem nelze bez dalšího automaticky umísťovat stavby, které sice každá jednotlivě nepřitíží svým provozem dotčenému území nijak výrazně, ale v součtu jednotlivých případů znamenají**

postupné a významné přetěžování již nyní existující nadlimitní zátěží v území. S tímto závěrem... se Nejvyšší správní soud plně ztotožňuje. ... Cit. závěr důsledně respektuje základní zásadu práva životního prostředí označovanou jako zásada přípustné míry znečišťování životního prostředí, podle níž území nesmí být zatěžováno lidskou činností nad míru únosného zatížení (§ 11 a § 12 zákona o životním prostředí...) ... Ostatně již z čl. 11 odst. 3 Listiny základních práv a svobod vyplývá, že výkon vlastnického práva nesmí poškozovat lidské zdraví, přírodu a životní prostředí nad míru stanovenou zákonem.“ (zvýraznění podatelé).

3.3 Rozpor aktuálního návrhu ZÚR JMK s požadavkem udržitelného rozvoje území

Zvýše uvedeného vyplývá, že pořizovatel nemůže při vymezování záměrů v zásadách územního rozvoje ignorovat současnou úroveň zatížení dotčeného území. Naopak musí prověřit, zda má plánovaný záměr vůbec šanci na realizaci v navazujících řízeních. Tím více v tomto případě nabývá na důležitosti celkové posouzení vlivů budoucí páteční silniční sítě kraje a nikoli posuzování jen dílčích úseků staveb s tím, že v „jádrové oblasti“ budou vymezeny jen územní rezervy. Jestliže není ani rámcově vyhodnoceno, zda je budoucí realizace záměrů, pro něž návrh ZÚR JMK vymezuje územní rezervy, vůbec (za jakýchkoli reálných podmínek) možná a přípustná, je tím zpochybněna celá koncepce budoucí podoby dopravní infrastruktury kraje, z níž návrh ZÚR JMK „implicitně“ vychází. V tom případě nelze považovat za řádně posouzené ani ty součásti této budoucí koncepce, pro které jsou vymezeny „návrhové“ plochy a koridory (D52, D52/JT). V takovém případě pak není jejich vymezení ani dostatečně odůvodněno.

Konstatování, že koncepce rozvoje dopravní (silniční) infrastruktury, označená v části G.4.1 návrhu odůvodnění ZÚR JMK jako Koncepční scénář C – „Rozvojový – Generel dopravy JMK, R43 v Bystrčské stopě“ by vedla k nadlimitnímu zatížení dotčeného území, podporují rovněž závěry odborných studií **„Posouzení dopravních koncepcí pro Jihomoravský kraj z hlediska relevantních aspektů jejich dopadů na veřejné zdraví a životní prostředí“**, jejímž autorem je doc. RNDr. Miroslav Martiš, CSc, a **„Posouzení dopravních koncepcí pro Jihomoravský kraj z hlediska relevantních aspektů jejich dopadů – vlivů na veřejné zdraví a životní prostředí“** autora MUDr. Miroslava Volfa, PhD., jež podatelé přiložili již ke svým připomínkám k návrhu ZÚR JMK pro společné jednání. Pořizovatel na obsah těchto studií nijak nereagoval. Podatelé je proto znova přikládají k těmto svým námitkám a v podrobnostech na ně odkazují.

V oblastech, kde jsou dlouhodobě překračovány nejvyšší přípustné hodnoty znečištění ovzduší a hlukosti, je povinností příslušných orgánů veřejné správy neprodleně aplikovat veškerá možná konkrétní a účinná opatření k nápravě tohoto protiprávního stavu. Pro orgány územního plánování to specificky vyplývá z § 19 odst. 1 písm. c) stavebního zákona, podle něž je úkolem územního plánování podle prověřovat rizika s ohledem na veřejné zdraví a z § 19 odst. 2 stavebního zákona, odkazujícího na povinnost posouzení vlivu územně plánovací dokumentace a udržitelný rozvoj území. Nezbytnost provedení územně plánovacích opatření v případě překročení imisních limitů znečištění ovzduší stanoví i zákon č. 201/2012 Sb. o ochraně ovzduší. 2 rozsudku Soudního dvora EU ve věci C-237/ 07 přitom vyplývá, že tato opatření musí být přijímána i v případě, že překročení limitů pouze hrozí. S ohledem na výše uvedené tedy nelze ani zvažovat a dále prověřovat mj. vedení dálnice D43 přes území městské části Brno – Bosonohy a vyloučena je tak celá „bystrčská“ varianta této dálnice.

Návrh ZÚR JMK je tedy ze všech výše uvedených důvodů v rozporu s cílem územního plánování vytvářet předpoklady pro udržitelný rozvoj území, s výše citovanými úkoly územního plánování a s povinnostmi pořizovatele i dalších orgánů řešit prostřednictvím ZÚR JMK nadlimitní zatížení části území kraje.

Z tohoto důvodu by jeho schválení zároveň představovalo neproporcionální zásah do práv obcí, jejichž území je dotčeno současným stavem nadlimitního zatížení území, a jejich obyvatel, neboť ZÚR JMK v takto navržené podobě by nevedly k minimalizaci zásahu do jejich práv, včetně práva na samosprávu, neboť by nepředstavovaly „nejšetrnějším ze způsobů vedoucích ještě rozumně k zamýšlenému cíli“ ve smyslu usnesení svého rozšířeného senátu NSS ze dne 21. 7. 2009, č. j. 1 Ao 1/2009-120.

Námitka č. 4: Návrh je v rozporu se základním cílem územního plánování na vytváření předpokladů pro výstavbu, což představuje neproporcionální zásah do práv obcí

Vymezení dotčeného území:

Celé území kraje, zejména území, v nichž jsou překračovány zákonem stanovené nejvyšší přípustné hodnoty (limity) zatížení území

Odůvodnění námítky:

Podle § 18 odst. 1 věty první stavebního zákona platí, že, že „Cílem územního plánování je vytvářet předpoklady

pro výstavbu ...“. Ani tento cíl nemohou ZÚR JMK plnit, pokud budou pro podstatnou část nejvýznamnějších dopravních staveb vymezeny pouze územní rezervy. Aby ZÚR JMK uvedl základní cíl územního plánování naplnily, musí závazně vymezit budoucí podobu celé základní (páteřní) silniční, resp. dopravní infrastruktury kraje, včetně jeho centrální oblasti.

Pokud kraj ignoruje dostupné údaje o současném zatížení území (viz výše námitka č. 3) a odkládá vymezení koridorů dopravních staveb, jejichž realizace není tímto stávajícím zatížením vyloučena, ale jež by naopak přispěly ke snížení současné zátěže území, **porušuje tím zároveň svou povinnost podle citovaného ustanovení stavebního zákona.**

I z tohoto důvodu zároveň schválení předloženého návrhu ZÚR JMK představovalo ve výše uvedeném smyslu neproporcionální zásah do práv obcí, na jejichž území jsou vymezeny územní rezervy. Bylo by tomu tak i z toho důvodu, že vymezení územních rezerv znemožňuje obcím využít takto „zablokované“ území v souladu s potřebami jejich územního rozvoje, včetně potřebné výstavby. Návrh ZÚR JMK v navržené podobě tedy nejenže nevytváří předpoklady pro výstavbu republikových a nadmístních záměrů dopravní infrastruktury, ale dokonce naopak znemožňuje obcím, aby tyto předpoklady vytvářely svými územními plány pro záměry místního významu.

Námitka č. 5: Návrh je v rozporu se zadáním ZÚR JMK

Vymezení dotčeného území:

Celé území kraje, zejména území, pro něž má být zpracována „Územní studie nadřazené dálniční a silniční síti ve vztahu k území Metropolitní rozvojové oblasti Brno“.

Odůvodnění námitek:

Podle § 37 odst. 1 stavebního zákona požaduje krajský úřad návrh zásad územního rozvoje „na základě zadání“. Předložený návrh ZÚR JMK se od schváleného zadání odchyluje v tolika aspektech, souvisejících s ostatními podatelci uplatněnými námitkami, a natolik závažným způsobem, že je dle přesvědčení podatelů samu tuto skutečnost nutno považovat za odporující zákonu.

5.1 Nevymezení podmínek pro celkové řešení dopravní sítě

Obecně podatelé konstatují, že schválené zadání požadovalo pořídit návrh ZÚR JMK v souladu s výše uvedeným základním účelem zásad územního rozvoje a s cíli a úkoly územního plánování pro celé území kraje. Z žádné části zadání nevyplývá, že by zastupitelstvo schválilo postup, kdy pro většinu klíčových silničních staveb budou v návrhu ZÚR JMK vymezeny územní rezervy. Zadání naopak požadovalo, aby návrh ZÚR JMK obsahoval konkrétní řešení dopravní koncepce (např. formulace „vytvořit územní podmínky pro řešení dopravní (zejména silniční) sítě jižně od D1 v souvislosti s rozvojem komerční zóny Brno-jih v rozvojové oblasti OB3 vymezené v PÚR“ nebo „Stanovit území Brněnské aglomerace s využitím „Územní studie aglomeračních vazeb města Brna a jeho okolí, (2010)“ a stanovit zásady pro usměrnění jeho rozvoje.“

Zadání v tomto směru předpokládalo využití existující územní studie z roku 2010 s názvem „Územní studie aglomeračních vazeb města Brna a jeho okolí“ a dalších více než 260 podkladů a studií, jež tvoří přílohu zadání (viz výše). Ze zadání nijak nevyplývalo, že by se nejednalo o dostatečný podklad pro dokončení návrhu ZÚR JMK a že by bylo potřeba zpracovávat další územní studii, a to až po schválení ZÚR JMK jako podklad pro jejich aktualizaci.

5.2 Neřešení imisní a hlukové zátěže jako „hygienické závady“

Zadání na str. 5 uvádí jako „hygienické závady“ zatížení části území kraje imisemi a hlukem ze silniční dopravy a požaduje její řešení v návrhu ZÚR JMK. Na str. 20 zadání k tomu dále bylo požadováno „Zohlednit zájmy orgánů ochrany veřejného zdraví, zejména zohlednit stávající zátěž území hlukem z dopravy na pozemních komunikacích resp. časově omezená povolení provozu zdrojů hluku nadmístního významu vydaná Krajskou hygienickou stanicí Jihomoravského kraje se sídlem v Brně dle ustanovení § 31 odst. 1 zákona č. 258/2000 Sb., o ochraně veřejného zdraví a o změně některých souvisejících zákonů, ve znění pozdějších předpisů.“

Jak vyplývá z odůvodnění námitek č. 3 výše, tento požadavek zadání nebyl splněn, neboť vymezením územních rezerv v centrální části kraje a odložením rozhodnutí o celkové podobě budoucí koncepce dopravní infrastruktury (a zároveň dílčím vymezením částí této koncepce – dálnice D52, záměr označený jako D52/JT – bez zohlednění jejich celkového kontextu) je řešení uvedených „hygienických závad“ odloženo na neurčito a zčásti znemožněno, resp. významně ztíženo.

5.3 Rozpor vymezení koridorů záměrů D52, D52/JT a D43 se schváleným zadáním

Ve vztahu k uvedeným záměrům schválené zadání požadovalo:

- zpřesnit koridor R52 v trase Pohořelice – Mikulov – Drasenhofen / Rakousko (E 461) vymezený v PÚR
- prověřit vymezení koridorů tzv. Jihozápadní tangenty, Jižní tangenty a Jihovýchodní tangenty potvrzené v Generelu dopravy JMK s využitím územních studií, které jsou součástí Přílohy č. 1
- zpřesnit koridor R43 v trase Brno – Svitavy / Moravská Třebová (E461) vymezený v PÚR.

Ve vztahu k dálnici D2 a záměru „D52/JT“ nebylo v zadání uvedeno nic o tom, že by po těchto komunikacích, tvořících součást transevropského Baltsko-Adriatického koridoru TEN-T, měla být zavedena tranzitní doprava do hustě obydlené oblasti brněnské aglomerace (město Modřice, městské části Brno-Chrlice, Brno-jih a dále po DI Brno-Bosonohy a obce Troubsko, Ostopovice a další). Záměr jihozápadní tangenty v rozporu se zadáním nebyl prověřen. Totéž platí pro záměr dálnice D43, pro niž byla v úseku Brno – Lysice vymezena pouze územní rezerva.

Námítka č. 6: Návrh je v rozporu se smyslem a účelem institutu územní rezervy

Vymezení dotčeného území:

Celé území kraje, zejména území, pro něž má být zpracována „Územní studie nadřazené dálniční a silniční síti ve vztahu k území Metropolitní rozvojové oblasti Brno“.

Odůvodnění námítky:

Zveřejněný návrh ZÚR JMK dále v rozporu se smyslem a účelem samotného institutu územní rezervy, vyplývajícího z § 36 odst. 1 věty třetí stavebního zákona. Územní rezerva má podle tohoto ustanovení sloužit k prověření potřeby a plošných nároků pro jednotlivý záměr ve vymezené ploše nebo koridoru. To však nemůže znamenat, že bude tímto způsobem prověřován nikoli jen jednotlivý dílčí záměr či záměry, ale celková koncepce budoucí páteřní silniční infrastruktury, která je, resp. má být, klíčovou součástí ZÚR JMK, jež má být právě při pořizování ZÚR JMK jako celek posouzena, vyhodnocena a má o ní být rozhodnuto.

Podatelé v této souvislosti dále poukazují na znění § 38 odst. 2 stavebního zákona, podle něž, pokud návrh zásad územního rozvoje obsahuje varianty řešení, musí před jeho veřejným projednáním podle § 39 stavebního zákona zastupitelstvo kraje rozhodnout o výběru jedné z variant (a to mj. na základě vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj). Toto ustanovení souvisí svýše uvedenými požadavky na komplexní, koncepční a jednoznačné řešení regulace území prostřednictvím zásad územního rozvoje. Není možné akceptovat obcházení těchto požadavků formou extenzivního vymezování územních rezerv, navíc v různých variantách pro stejný či stejné záměry. Dovedeno ad absurdum by tak vydané zásady územního rozvoje mohly obsahovat převážně či dokonce výhradně územní rezervy.

Námítka č. 7: Nebyly posouzeny kumulativní a synergické vlivy všech záměrů obsažených v návrhu ZÚR JMK

Vymezení dotčeného území:

Celé území kraje, zejména území, pro něž má být zpracována „Územní studie nadřazené dálniční a silniční síti ve vztahu k území Metropolitní rozvojové oblasti Brno“.

Odůvodnění námítky:

Účelem posouzení SEA je získat objektivní odborný podklad pro vydání územně plánovací dokumentace, který bude komplexně hodnotit všechny vlivy, které by mohly být navrženými záměry způsobeny (srov. § 1 odst. 3 a další ustanovení zákona č. 100/2001 Sb.). Příloha ke stavebnímu zákonu v bodě 6. stanoví, že vyhodnocení vlivů zásad územního rozvoje na životní prostředí pro účely SEA má obsahovat mimo jiné také zhodnocení stávajících a předpokládaných vlivů včetně vlivů synergických a kumulativních. Jak uvedl NSS ve svém rozsudku ze dne 21. 6. 2012, č. j. 1 Ao 7/2011-526 (o zrušení předchozích ZÚR JMK) „*kumulativní (hromadný vliv) je dán součtem vlivů stejného druhu, např. více menších zdrojů oxidu dusíkatého umístěných blízko sebe způsobí významný vliv na ovzduší „nahromaděním“ těchto emisí, přičemž při posuzování jednotlivých zdrojů izolovaně by takový vliv nemusel být shledán. Synergický (společný) vliv vzniká působením vlivů různého druhu a je od těchto vlivů odlišný, např. současně působení vícero zdrojů různých emisí (průmyslové objekty, povrchové doly, automobilová doprava, letecká doprava).“*

7.1 Obecně k posuzování vlivů územních rezerv a synergických a kumulativních vlivů záměrů obsažených

v územně plánovací dokumentaci

Podle § 36 odst. 1 stavebního zákona ve znění účinném od dne 1. 1. 2013 se stanovené využití územní rezervy z hlediska vlivů na životní prostředí neposuzuje. V takovém případě je však otázkou, zda může být posouzení SEA objektivní a komplexní, jestliže v jeho rámci nebudou vůbec zohledněny budoucí vlivy těch záměrů, které byly vymezeny formou územní rezervy. Podle názoru podatelů uvedená právní úprava může v praxi vést k důsledkům, odporujícím obecným zásadám práva životního prostředí, zejména principu komplexního hodnocení vlivů lidských činností a záměrů na území tak, aby nedocházelo k jeho zatěžování nad míru únosného zatížení (§ 11 a § 12 odst. 2 zákona č. 17/1992 Sb. o životním prostředí) a principu předběžné opatrnosti podle § 13 tohoto zákona.

I v obecné rovině tedy může být vynětí byť jen jediné územní rezervy pro záměr s významnými dopady na životní prostředí a lidské zdraví z vyhodnocení SEA pro návrh ZÚR problematické a může podle názoru podatelů vést ke zkreslení celkového výsledku posouzení.

Tím spíše pak citovaná právní úprava, podle které se vlivy územních rezerv v rámci procesu SEA neposuzují, nemůže v praxi sloužit k tomu, aby se pořizovatel ZÚR vyhnul posouzení vlivů celého komplexu zásadních záměrů ovlivňujících životní prostředí, tedy v případě ZÚR JMK celé páteřní dopravní sítě.

Ve vztahu ke koncepci rozvoje silniční infrastruktury a jejím důsledkům, a tedy ani k ZÚR JMK jako celku, není za těchto okolností naplněn rovněž úkol vyplývající z § 19 odst. 2 stavebního zákona, tedy posouzení vlivů ZÚR JMK na udržitelný rozvoj území. **Bez vyhodnocení vlivů záměrů, pro které byly navrženy územní rezervy, nemůže být ani přibližně stanoveno celkové předpokládané zatížení území kraje, resp. jeho jednotlivých částí.**

7.2 Nedostatečnost posouzení kumulativních a synergických vlivů záměrů obsažených v návrhu ZÚR JMK

Specificky lze k této problematice uvést, že dosud nikdy nebyly posouzeny zejména kumulované a synergické, současné i budoucí, vlivy (ve vzájemném působení) záměrů rozšíření dálnice D1 na šestipruhové uspořádání, dálnic D43 a D52 {včetně záměru „D52/JT“}, a to především jejich vlivy na veřejné zdraví. Dále schází posouzení vlivů přivedení dopravy z transevropského Baltsko-Adriatického koridoru prostřednictvím vymezených záměrů D52 a „D52/JT“ na obce v okolí Brna i na město Brno samotné (viz například kapitola A. 6. 9. vyhodnocení SEA (Souhrnné vyhodnocení vlivů ploch a koridorů na sledované složky životního prostředí). Vlivy uvedených těchto záměrů na město Brno a jeho okolí zde nejsou vůbec zmíněny).

Absence posouzení kumulativních a synergických vlivů se dále týká i oblasti Znojma a Břeclavi, kde v návrhu ZÚR JMK nejsou vymezeny doposud neexistující záměry (komunikace) – přeložky dálnice 055 (obchvat Břeclavi) a přeložky silnice 1/38 (obchvat Znojma) jako součásti kapacitní silnice S8 podle PÚR.

Návrh ZÚR JMK a s ním související vyhodnocení SEA v důsledku excesivního použití územních rezerv tyto problémy opětovně odsouvá do budoucna. Tento postup pořizovatele ke v rozporu rovněž s požadavkem § 19 odst. 1 písm. c) a bodu 6. Přílohy stavebního zákona ve spojení s § 3 a § 177 odst. 1 správního řádku, z nichž vyplývá potřeba získání objektivní odborného podkladu, týkajícího se aktuální zátěže životního prostředí v území, které územně plánovací dokumentace řeší.

Vyhodnocení „SEA“ pro návrh ZÚR JMK se dále vůbec nevyrovnává se závěry již výše (v odůvodnění námítky č. 3) citovaných odborných studií „**Posouzení dopravních koncepcí pro Jihomoravský kraj z hlediska relevantních aspektů jejich dopadů na veřejné zdraví a životní prostředí**“, jejímž autorem je doc. RNDr. Miroslav Martiš, CSc, a „**Posouzení dopravních koncepcí pro Jihomoravský kraj z hlediska relevantních aspektů jejich dopadů – vlivů na veřejné zdraví a životní prostředí**“ MUDr. Miroslava Volfa, PhD, a dále studie **Posouzení vlivů dopravních koncepcí JMK (návrhů rozvoje páteřní silniční sítě) z hlediska možných střetů s lokalitami soustavy NATURA 2000**“, jejímž autorem je RNDr. Vlastimil Kostkan, PhD. Ze všech těchto studií vyplývá, že realizaci „Konceptního scénáře C“, tedy koncepce rozvoje páteřní silniční infrastruktury, vymezené ve zrušených ZÚR JMK z roku 2011 a implicitně obsažené rovněž v aktuálním návrhu, by došlo k závažnějším významným negativním vlivům na veřejné zdraví i na příznivý stav lokalit soustavy NATURA 2000 než při realizaci „Konceptního scénáře B“, tedy koncepce podle návrhu Ing. Strnada. Všechny tyto studie byly přitom k pořizovateli návrhu k dispozici jako součást připomínek podatelů k návrhu pro společné jednání a bylo povinností pořizovatele je předat zhotoviteli vyhodnocení SEA a MŽP jako příslušnému dotčenému orgánu.

Vadou vyhodnocení vlivů návrhu ZÚR JMK na životní prostředí a udržitelný rozvoj území je i skutečnost, že nedošlo k přeshraničnímu posouzení jeho vlivů podle § 11 odst. 1 písm. a) zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí, v platném znění, podle ust. § 37 odst. 3 stavebního zákona, a rovněž

podle článku 7 odst. 1 směrnice 2001/42/ES (směrnice SEA). Skutečnost, že záměry vymezené v návrhu ZÚR JMK (zejména dálnice D52 a D55, ale i celkové dopravní koncepce kraje) mají přímé vlivy na životní prostředí v sousedních zemích, konkrétně v Rakousku a na Slovensku, je přitom zřejmá.

Podatelé ve vztahu k vadám posouzení vlivů návrhu ZÚR JMK na životní prostředí a veřejné zdraví, resp. udržitelný rozvoj území shrnují, že postup pořizovatele lze označit jako specifickou formu „salámové metody“, jež má vést k napřed částečnému a poté (formou aktualizace ZÚR JMK) úplnému vymezení pořizovatelem, resp. Jihomoravským krajem, prosazované koncepce páteřní silniční sítě (k tomu viz podrobněji námitku č. 8), aniž by tato koncepce jako celek byla posouzena z hlediska svých vlivů na udržitelný rozvoj území, životní prostředí a veřejné zdraví, včetně kumulativních a synergických vlivů. Jde o obcházení smyslu posuzování vlivů návrhu zásad územního rozvoje na udržitelný rozvoj území, životní prostředí a tedy i příslušné právní úpravy.

Námitka č. 8: Návrh ZÚR JMK je ve vztahu k vymezení koncepce rozvoje dopravní infrastruktury vnitřně rozporný, neboť ji zároveň jako celek nevymezuje s ohledem na údajnou potřebu dalších dat a studii a na druhé straně její podobu jasně předjímá

Vymezení dotčeného území:

Celé území kraje.

Odůvodnění námítky:

Z některých částí zveřejněného návrhu ZÚR JMK (konkrétně zejména 2 části D.1.2, bodů (74) – (77) textové části jeho výroku a části G. 4. 1 textové části jeho odůvodnění) jednoznačně vyplývá, že pořizovatel má ojím preferované budoucí celkové koncepci páteřní silniční infrastruktury Jihomoravského kraje jasnou představu. Jedná se o koncepci označenou jako „jako Koncepční scénář C – „Rozvojový“, která ve všech zásadních bodech odpovídá koncepci obsažené ve zrušených ZÚR JMK z roku 2011. Tato koncepce samozřejmě nemůže „fungovat“ bez záměrů dopravních staveb, nacházejících se v centrální části kraje, v níž návrh ZÚR JMK „oficiálně“ vyměřuje pro tyto záměry územní rezervy a navrhuje jejich prověření územní studií.

Zároveň vymezení „návrhových“ koridorů některých záměrů kapacitních silnic (D52, D55 bez čtyřpruhového obchvatu Břeclavi, „jižní tangenta“ označená jako „R52/JT“) fakticky předurčuje, jak má podle Jihomoravského kraje budoucí dopravní řešení v „centrální oblasti“ vypadat. Z dostupných údajů o existující zátěži části území Jihomoravského kraje, v níž návrh ZÚR JMK vymezuje koridory pro územní rezervy, přitom vyplývá jednoznačný závěr, že tato varianta celkové koncepce rozvoje páteřní silniční infrastruktury, která je v návrhu ZÚR JMK „implicitně“ preferována, je nerealizovatelná s ohledem na závazné veřejnoprávní limity zatížení území, (viz výše námitka č. 3).

Z tohoto hlediska lze předložený návrh ZÚR JMK hodnotit jako vnitřně rozporný, neboť na jedné straně, s ohledem na údajnou nedostatečnost podkladů pro vymezení celkové koncepce rozvoje dopravní infrastruktury kraje a jejích jednotlivých součástí, vymezuje v centrální oblasti kraje rozsáhlé územní rezervy a vyžaduje zpracování územní studie, a na straně budoucí podobu této celkové koncepce jednoznačně předjímá Tento rozpor se konkrétně projevuje mj. na str. 383 a násl. textové části odůvodnění návrh, v kapitole G.9. Tato kapitola zároveň zdůvodňuje potřebu provedení územní studie týkající se „jádrového území“ brněnské aglomerace, a na druhé straně výslovně uvádí, že „Koncepce dopravy obsažená v ZÚR JMK je výsledkem komplexního posouzení potenciálu území“.

Dále je návrh ZÚR JMK rozporný i v tom, že zmiňuje potřebu odvedení tranzitní dopravy z obydlených oblastí, ale současně v rámci „Koncepčního scénáře C“, resp. specificky vymezením záměrů D52 a „D52/JT“ navrhuje právě další zavlákání této dopravy do těchto oblastí, a to přes existenci dostupných informací o překročených limitech přípustného zatížení území (viz výše námitka č. 3).

Takovýto postup je z již výše uvedených základních důvodů zcela nepřijatelný. Jeho konečným důsledkem by bylo postupné vymezení všech součástí koncepce rozvoje páteřní silniční infrastruktury v ZÚR JMK, označené jako „Koncepční scénář C“ aniž by došlo k posouzení celkové zátěže, kterou by realizace této koncepce znamenala pro životní prostředí kraje, zejména pro již dnes nadlimitně zatížená území. Současně by tato koncepce nebyla jako celek posouzena ani z hlediska dalších aspektů svých vlivů na udržitelný rozvoj území, tedy zejména dopravní potřeby a ekonomické výhodnosti.

Odůvodnění preference „Koncepčního scénáře C“ je navíc založeno na údajích, které nelze považovat za věrohodné. Studie „Zhodnocení potenciálu území a modelových stavů silniční sítě Jihomoravského kraje“ (PK

Ossendorf), na kterou odůvodnění návrhu ZÚR JMK odkazuje, například ve vztahu k dálničnímu spojení Brno – Vídeň prostřednictvím dálnice D52 uvádí na hraničním přechodu v Mikulově pro rok 2035 odhad průjezdu 11.000 vozidel denně. V oznámení „EIA“ pro záměr rychlostní silnice R52 z roku 2002 jsou uvedeny údaje, vycházející z předpokladu existence rakouské dálnice A5, pro rok 2015 celkem 17.600 vozidel denně. Dokumentace EIA pro stejný záměr z roku 2003 uvádí intenzitu 18.367 vozidel v roce 2020. V rakouském materiálu z roku 2006 pro řízení o povolení stavby dálnice A5 se uvádí, že „Dopravní průzkum firmy arealConsult vykazuje pro silniční tah severní dálnice A5 rozdílné zatížení dle daných úseků, nejvíce zatížené oblasti v předmětném úseku vykazují dle prognózy pro rok 2020 přibližně 26 000 vozidel denně“. V materiálu ze září 2013 je pak uvedeno, že „V případě kompletní výstavby (stupeň realizace 2, P7 2030) činí intenzita dopravy po dálnici A 5 sever ...Doprava na hranicích s Českou republikou činí na A 5 kolem 21 900 vozidel/24 hod“

Roční nárůsty provozu po dálničních komunikacích činí cca 2% za rok. Rakouským údajům tedy odpovídá pro rok 2035 hodnota nejméně 24.000 vozidel denně. Jednalo by se z převážné části o dálkovou tranzitní dopravu, která by po dálnici D52 a „D2/JT“ byla přivedena na území města Brna. Studie „PK Ossendorf“ tedy podhodnocuje nárůst této dopravy na území Brna o cca 13.000 vozidel denně.

Námítka č. 9: Návrh ZÚR JMK představuje neproporcionální zásah do práv obcí v důsledku nedostatečného a nesprávného srovnání variant koncepcí rozvoje dopravní infrastruktury

Vymezení dotčeného území:

Celé území kraje.

Odůvodnění námítky:

Podatelé jsou přesvědčeni, že s ohledem na již výše popsané skutečnosti mělo v rámci pořizování návrhu ZÚR JMK a posuzování jeho vlivů na životní prostředí veřejné zdraví a udržitelný rozvoj území dojít k **objektivnímu a všestrannému srovnání koncepcí dopravní infrastruktury, označených v Části G.4.1 návrhu odůvodnění ZÚR JMK jako Koncepční scénář B – „Rozvojový – studie Strnad“ a Koncepční scénář C – „Rozvojový – Generel dopravy JMK, R43 v Bystrcké stopě“**. Tyto koncepce jsou v odůvodnění návrhu srovnány pouze z dopravního hlediska. Bez přesvědčivého odůvodnění, zejména zcela bez zohlednění dopadů jednotlivých koncepcí na životní prostředí, veřejné zdraví a jejich ekonomických aspektů, je jako jednoznačně lepší označena oficiální varianta Koncepční scénář C.

Navrhovatelé jsou přesvědčeni, že jedním z hlavních úkolů při pořizování ZÚR JMK mělo být právě řádné srovnání obou uvedených dopravních koncepcí ze všech významných hledisek (dopravní, environmentální, ekonomické). Měl být přitom přihlédnuto k tomu, že základním rozdílem mezi oběma koncepcemi je, že koncepční scénář „B“ (podle Ing. Strnada) je založen na základní myšlence odvedení dopravy z urbanizovaných oblastí, zatímco koncepční scénář „C“ počítá s pokračujícím a narůstajícím zavlékáním tranzitní dopravy do urbanizovaných oblastí (zejména) města Brna.

9.1 Absence srovnání vlivů koncepcí dopravy na životní prostředí, veřejné zdraví a udržitelný rozvoj

Pokud jde o vlivy na životní prostředí a veřejné zdraví, odkazují podatelé především na skutečnosti uvedené již výše v námitkách č. 3, 7 a 8. **Návrh ZÚR JMK ani vyhodnocení „SEA“ neobsahuje vyhodnocení synergických a kumulativních vlivů záměrů, tvořících „Koncepční scénář C“. Nezabývá se otázkou, zda je tento scénář při současném stavu zatížení území realizovatelný. Nebere rovněž v úvahu závěry výše citovaných odborných studií doc. Martiše, MUDr. Volfa a RNDr. Kostkana**, podle nichž je koncepční scénář B (podle návrhu Ing. Strnada) z hlediska ochrany zdraví obyvatel aglomerace Brno a město Brno výhodnější a šetrnější a zároveň by při realizaci koncepčního scénáře „C“ by došlo k závažnějším významným negativním vlivům na příznivý stav lokalit soustavy NATURA 2000.

Příkladem konkrétního nedostatku při srovnání dílčích součástí obou koncepcí je vyhodnocení vlivů variant koridorů dálnice D43. Vyhodnocení SEA zcela nesprávně uvádí, že rozdíly mezi variantou „Optimalizovanou“ a variantou „Německou“ jsou malé. Toto je zcela v rozporu s realitou, neboť za „malý rozdíl“ nelze pokládat situaci, kdy v jednom případě je koridor transevropské komunikace TEN-T určené pro dálkovou tranzitní dopravu, **veden pouhé desítky metrů od obytných budov a v druhém případě je veden ve vzdálenosti cca půl kilometru a dále od okraje obce**. Je naprosto zřejmé, že „Optimalizovaná“ varianta D43 se sídelním útvarům striktně vyhýbá, zatímco varianta „Německá“ tak nečiní, a tedy má významné negativní vlivy na životní prostředí v dotčených obcích. Lze poukázat např. na porovnání situace, kdy **varianta „Německá“ je v těsném kontaktu s obytnou zástavbou** obcí Malhostovice a Drásov, což je v příkrém kontrastu s **variantou „Optimalizovanou“, která je navržena cca 1 km od obce Lipůvka**. Možná variantní řešení týkající se například

obchvatů Břeclavi či Znojma v rámci oblou konceptních variant nejsou posouzena a srovnána vůbec.

9.2 Absence srovnání ekonomických aspektů

Návrh ZÚR JMK dále vůbec nebere v úvahu ekonomické aspekty obou konceptních variant. Podatelé jsou přitom přesvědčeni, že varianta označená jako „konceptní scénář B“ by bylo mnohem levnější při současně menší zátěži {resp. výrazném zlepšení) životního prostředí a lepší dopravní účinnosti, zejména pokud jde o co nejkratší a nejpřímější vedení tranzitní dopravy přes území kraje i České republiky. Nákladnost varianty „C“ přitom může být dalším důvodem její faktické nerealizovatelnosti.

9.3 Chybné vyhodnocení otázky souladu návrhu ZÚR JMK s PÚR ČR

Pořizovatel se ve vztahu k nezohlednění koncepce Ing. Strnada (jako celku) odvolává na její údajný rozpor se závaznou PÚR ČR. K tomu podatelé uvádějí, že právní povahou PÚR ČR a charakterem její závaznosti se opakovaně zabývaly NSS i Ústavní soud, které ve svých posledních rozhodnutích k této otázce dospěly k potvrzení původního hodnocení NSS v jeho usnesení ze dne ze dne 18. 11. 2009, čj. 9 Ao 3/2009 – 59, v němž dospěl k závěru, že PÚR ČR 2008 není opatřením obecné povahy. K její závaznosti pro pořizování a vydávání zásad územního rozvoje se NSS v citovaném rozsudku vyjádřil tak, že *Závaznost v Politice obecně vyjádřených záměrů pro pořizování a vydávání zásad územního rozvoje ... , územních a regulačních plánů a pro rozhodování v území ovšem neznamená a ani znamenat nemůže, že by kraje při pořizování zásad územního rozvoje automaticky převzaly do svých plánů realizaci v Politice obsazených záměrů, a to bez dalšího hodnocení jejich dopadů či zvažování možných variant. Takový postup by byl v rozporu se zvláštními právními předpisy jako je zákon č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí, nebo zákon č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, případně zmíněná SEA směrnice komunitárního práva.“*

NSS tedy jasně stanovil, za jakých podmínek se obsah ZÚR může od PÚR ČR odchýlit. Jedná se o postup přípustný (resp. dokonce nutný) v situaci, kdy v rámci vyhodnocení vlivů ZÚR na životní prostředí a udržitelný rozvoj území bylo prokázáno, že řešení obsažené v PÚR ČR nevyhovuje kogentním požadavkům právních norem (viz k tomu dále například rozsudek NSS ze dne 2. 2. 2011, č. j. 6 Ao 6/2010 – 103, bod 97). Právě k této situaci, s ohledem na zatížení území části Jihomoravského kraje a podobu „konceptního scénáře C“, dochází ve vztahu k záměrům, tvořícím součást této koncepce, konkrétně zejména ve vztahu k záměrům dálnice D52 a „D52/JT“ (viz podrobněji níže) a územních rezerv pro záměry D43 (v „bystrcké“ a „německé“ variantě a jihozápadní tangenty.

Bylo proto povinností pořizovatele, mj. s ohledem na závěry výše citovaných odborných studií, srovnávající konceptní scénáře „B“ a „C“ z hlediska vybraných aspektů jejich vlivů na životní prostředí a veřejné zdraví, obě koncepce důsledně posoudit a srovnat, a to i při aktuálním znění PÚR ČR.

9.4 Vady PÚR ČR

Pokud pak jde o samotnou PÚR ČR a její obsah, podatelé připomínají, že dle judikatury Ústavního soudu a NSS (viz naposledy usnesení Ústavního soudu ze dne 24. 2. 2015, sp. zn. Pl. US 22/14) jí nelze přímo přezkoumat jako opatření obecné povahy. Současně z judikatury NSS, zejména z rozsudku ze dne 21. 6. 2012, č. j. 1 Ao 7/2011 – 526 vyplývá, že její obsah podobu zásad územního rozvoje výrazně ovlivňuje. V souladu s výše uvedeným nelze v ZÚR JMK vymezit záměr, který je v souladu s PÚR ČR, ale je v rozporu s požadavky právních předpisů. Současně však zřejmě nelze ani vymezit záměr, resp. celkovou koncepci rozvoje dopravní infrastruktury, která požadavkům právních předpisů vyhovuje, ale není obsažena v PÚR ČR.

Podatelé jsou přesvědčeni, že za těchto okolností musí být obsah PÚR ČR v té míře, v jaké závazně (být „negativně“) determinuje obsah zásad územního rozvoje, přezkoumatelný spolu se samotnými zásadami. V souvislosti s výše i níže uvedenými námitkami podatelů musí být takto přezkoumáno především, na základě jakých úvah a jakým postupem byly v PÚR ČR vymezeny koridory pro dopravní stavby mezinárodního a republikového významu, jež se mají stát součástí budoucí páteřní silniční infrastruktury jihomoravského kraje (záměry R43, R52, R55), a to včetně změn, týkajících se těchto záměrů, jež byly předmětem 1. aktualizace PÚR ČR (vypuštění varianty čtyřpruhového obchvatu Břeclavi, vypuštění varianty vedení koridoru R43 na Svitavy). Podatelé jsou přesvědčeni, že vymezení těchto koridorů v PÚR ČR bylo provedeno v rozporu s ústavně zakotvenými a v právních předpisech a soudní judikatuře konkretizovanými principy, stanovícími meze správního uvážení. Tomuto vymezení nepředcházelo vyhodnocení a schválení jakékoli strategie či koncepce rozvoje dopravní infrastruktury v České republice, které by samo o sobě vyhovovalo ústavním zásadám zákazu libovůle, objektivit, nestrannosti a proporcionalit mezi negativními dopady zvoleného řešení a účelem, který je tímto řešením spojován.

Ze všech těchto důvodů představuje vzájemné neposouzení uvedených koncepcí rozvoje dopravní infrastruktury Jihomoravského kraje rovněž **neproporcionální zásah do práv obcí, na jejichž území jsou součástí koncepčního scénáře „C“ {ať jako „návrhové“ plochy a koridory nebo jako územní**

rezervy). Bylo by tomu tak i z toho důvodu, že vymezení územních rezerv znemožňuje obcím využít takto „zablokované“ území v souladu s potřebami jejich územního rozvoje, včetně potřebné výstavby. Návrh ZÚR JMK v navržené podobě tedy nejenže nevytváří předpoklady pro výstavbu republikových a nadmístních záměrů dopravní infrastruktury, ale dokonce ve vztahu k záměrům místního významu naopak znemožňuje obcím, aby tyto předpoklady vytvářely svými územními plány, (viz podrobněji výše námitky č. 3 a 4.)

II. Specifické nedostatky vymezení jednotlivých ploch a koridorů dopravních staveb

Námitka č. 10: Vymezení podstatné části dálnice D43 formou územních rezerv není akceptovatelné

Vymezení dotčeného území:

Koridor záměru dálnice D43.

Odůvodnění námitky:

S ohledem na zátěž životního prostředí v okolí stávající silnice 1/43 a v brněnské aglomeraci nelze akceptovat odkládání vymezení celého koridoru dálnice D43 v situaci, kdy existuje územní varianta tohoto záměru, jež tyto problémy řeší bez vzniku protiprávního stavu v jiném území (tzv., „Optimalizovaná“ varianta).

K tomuto závěru Částečně dospělo i MŽP ve „stanovisku SEA“, když uvedlo že „V případné realizace záměru R43 s provizorním zakončením u města Kuřimi, bez odpovídající návaznosti dalšího úseku jižním směrem k dálnici D1, spatřuje MŽP riziko dalšího vystupňování dopravní zátěže ve městě Brně a jeho širším okolí, kde jsou imisní limity již nyní plošně překračovány. Ve vyhodnocení vlivů ZÚR JMK na udržitelný rozvoj území je tento možný případ označen jako nejméně žádoucí varianta časového postupu realizace silniční komunikační sítě. Ukončení záměru R43 u Kuřimi a přivedení dopravy do Brna převážně po stávající kapacitně nevyhovující silnici 1/43 lze považovat za nejhorší možnou variantou z hlediska cílového stavu uspořádání dopravy v brněnské aglomeraci.“

MŽP však v rozporu se svými kompetencemi, namísto důsledného vyžadování vymezení celého koridoru dálnice D43 a jejího komplexního posouzení (v rámci ucelené dopravní koncepce, resp. koncepcí) souhlasilo s dalším prodloužením koridoru územní rezervy až k Lysicím. Tím nedošlo k vyřešení problému, který MŽP samo identifikovalo, ale pouze k jeho posunu do jiné části kraje.

Návrh ZÚR JMK neobjasňuje, proč pořizovatel v roce 2011 považoval za možné koridor pro záměr D43 (tehdy R43) jako celek vymezit, zatímco o 5 let později, při existenci dalších podkladových materiálů, to podle něj není možné. Další odklad vymezení ploch a koridorů pro záměr D43 bude mít nejen negativní vliv na obyvatele JMK, ale povede ke ztrátě Evropských dotací z „Operačního programu Doprava“ (s možným čerpáním pouze do roku 2023).

Oddálení vymezení koridoru D43 o minimálně 4 roky je nepřijatelné, neboť občané řady obcí, včetně Lipůvky a Lažan, jsou dlouhodobě vystaveni nadměrné zátěži průchodem stávající komunikace 1/43 urbanizovaným územím obce.

„Optimalizovaná“ varianta D43 je také kvalitním severním obchvatem Kuřimi, umožňuje komplexně dořešit vedení dopravy od Blanska, Černé hory a Tišnova, a tím také důsledně oddělení dopravy

tranzitní vzhledem ke Kuřimi a Brnu a dopravy cílové do města Brna. Tranzitní doprava se zachycuje již severně od Kuřimi a je odvedena nejkratší cestou k dálnici D1, tedy nezatěžuje ani Kuřim ani Brno. „Optimalizovaná“ varianta D43 současně umožňuje k důsledné ochraně Kuřimi a Brna aplikovat dopravně technická opatření, např., vyloučit tranzitní, zejména nákladní, dopravu z tohoto území, a to i s použitím dopravního značení.

Je proto v rozporu s výše uvedenými základními cíli a úkoly územního plánování, pokud ZÚR JMK vymezují pro záměr D43 v úseku dálnic D1 – Lysice pouze územní rezervu a odkládají vymezení celého jejího koridoru do nejistého budoucího období.

Námitka č. 11: Koridor dálnice D43 je chybně rozdělen na nelogické a samostatně neprovozovatelné úseky

Vymezení dotčeného území:

Koridor záměru dálnice D43.

Odůvodnění námitky:

Koridor dálnice D43 je rozdělen na část vymezenou jako územní rezerva a dvě části vymezené jako „návrhové“. Hranice mezi těmito dvěma způsoby vymezení se bez jakéhokoli zdůvodnění nachází „v polích“ u Lysic. Pokud by došlo k umístění, resp. výstavbě úseku dálnice pouze do tohoto místa, postrádala by tato výstavba logický smysl.

Vymezení koridoru D43 směrem na Jevíčko postrádá jakékoliv odůvodnění, neboť je zcela zbytečné a nepřiměřené intenzitám dopravy nahrazovat zde existující a kapacitně vyhovující silnici II. třídy dálnicí.

V textové části odůvodnění návrhu ZÚR JMK je na str. 131 uvedeno, že „Výsledky vyhledávací studie prokázaly, že varianta západní (MŽP) s napojením na R35 v prostoru Svitav nepředstavuje oproti variantě ŘSD žádné výrazné zlepšení, spíše naopak. Z hlediska střetů s ochranným pásmem vodních zdrojů II. stupně březovského vodovodu a dobývacím prostorem Březinka se jedná o variantu neprůchodnou. Na základě výsledků studie prověření varianty západní (MŽP) a dle dohody MD a MŽP z dne 16. 9. 2010 tato varianta nepředstavuje oproti variantě ŘSD na Moravskou Třebovou zlepšení. MD a MŽP doporučují i nadále sledovat variantu RAS, vedenou směrem k R35 s napojením v prostoru Starého Města u Moravské Třebové. Tímto rozhodnutím byl současně ze strany MD splněn úkol z PÚR ČR 2008, uložený MD v součinnosti s MŽP a kroji Jihomoravským a Pardubickým.“

Popsaný postup je ovšem v naprostém rozporu s požadavky na posouzení reálných variant řešení v rámci vyhodnocení vlivů (návrhu) zásad územního rozvoje na životní prostředí, resp. na trvale udržitelný rozvoj (viz výše) a následně v rámci řízení o návrhu zásad územního rozvoje. Není přípustné, aby bez jakéhokoli veřejně prezentovaného odůvodnění a pouze na základě dohody zástupců dvou ministerstev byla jedna z územních variant koridoru dálnic D43 prohlášena za „nevýhodnou“ a aby tím bylo zdůvodněno, že tato varianta nebude řádně prověřena v rámci vyhodnocení vlivů variant řešení v návrhu ZÚR JMK.

Navíc samotná vyhledávací studie, na jejíž výsledky odůvodnění odkazuje, na str. 47 v bodě 1 závěru uvádí, že při jednání 30. 8. 2010 „MD ČR společně s MŽP a ostatními účastníky jednání se na závěrečném výrobním výboru dohodli na doporučení vybrané varianty R43 vedené směrem na Svitavy, odpovídající upravené variantě „D“, ...“. Tedy jen několik týdnů předtím, než se zástupci

stejných ministerstev „dohodli“, že studie *prokazuje nevýhodnost navržené trasy R43 ve směru na Svitavy* a „odsouhlasili“, že tato varianta „neбудe dále sledována“, došli na závěru zcela opačnému.

Zadání předmětné „vyhledávací studie“ pak prokazuje, že kromě územních vedení dálnice D43 severně od města Černá Hora směrem na Svitavu a na Moravskou Třebovou existuje i možnost vedení tohoto úseku ve směru na Litomyšl, tedy v přímějším směru k hlavním cílům regionální dopravy v Hradci Králové a Pardubicích. V projektu mg. Kalčíka z roku 2015 je navrhováno vymezení D43 od dálnice D1 až po křížení s dnešní 1/43 u Skalce nad Svitavou (a zde s přímým napojením Boskovic po silnici M/150). Následná trasa od tohoto zakončení dále k severu by měla být projednána ve variantách, přičemž by měla být posouzena jak varianta D43 na Svitavy, tak i varianta, kde se D43 u Skalce nad Svitavou ukončí a doprava se rozdělí na silnice I. a II. třídy ve směru na Kunštát, Svitavy, Jevíčko a Boskovice.

V rámci vyhodnocení vlivů návrhu ZÚR JMK na životní prostředí, resp. na trvale udržitelný rozvoj (viz výše) a následně v rámci řízení o návrhu zásad územního rozvoje měly tedy být vyhodnoceny a následně veřejně projednány všechny tyto dílčí varianty (v rámci celkového posouzení koncepcí rozvoje dopravní infrastruktury).

Námítka č. 12: Vymezení územní rezervy pro dálnici D43 ve variantě „Bystrcké“ a „Německé“ je nesprávné

Vymezení dotčeného území:

Koridor územní rezervy záměru dálnice D43.

Odůvodnění námítky:

Záměr dálnice D43 v úseku Troubsko/Ostrovačice – Kuřim – Lysice ve variantě „Bystrcké“, resp. „Německé“ nelze v návrhu ZÚR JMK vymezit ani jako územní rezervu. Ačkoliv se podle § 36 odst. 1 stavebního zákona vlivy územních rezerv na životní prostředí a veřejné zdraví neposuzují (ke spornosti tohoto stavu viz výše námitku č. 7), je z dostupných údajů o současném zatížení území (viz výše námitku č. 3) zřejmé, že realizace dálnice v této trase není možná z důvodu tohoto nadlimitního zatížení, konkrétně zejména území obcí a městských částí Troubsko, Brno-Bosonohy, Brno-Bystrc, Jinačovice, Malhostovice, Drásov, Všechnovice, Skalická a Malá Lhota}.

Tato varianta dále má dále negativní vlivy na evropsky významnou lokalitu „Malhostovické kopečky“ a na přírodní památku „Krkatá Bába“ u obce Lubě (viz podrobněji studii RNDr. Vlastimil Kostkan, PhD. „Posouzení vlivů dopravních koncepcí JMK (návrhů rozvoje páteřní silniční sítě) z hlediska možných střetů s lokalitami

soustavy NATURA 2000“).

Je nepochybné, že varianta „Bystrcká“ a „Německá“, jejíž trasa byla navržena před 75 lety, je nepoužitelná i proto, že za toto velmi dlouhé období došlo v území k podstatným změnám a že ze zákona byla posílena právní ochrana jak obyvatel, tak i přírody, což nelze ignorovat

V současné době jsou obce Malhostovice a Drásov prakticky srostlé a není tedy mezi nimi prostor pro umístění dálnice D43 jako součásti transevropské dálniční sítě systému TEN-T. Do stejné situace by se záměr D43 dostal v blízkosti obcí Všechnovice a Skalická. V oblasti obce Malá Lhota se rodinné domky nacházejí ve vzdálenosti cca 70 metrů od koridoru územní rezervy pro D43 ve variantě „Německé“. Podobný problém je i v Černé Hoře. Podatelé dodávají, že ani jedna z uvedených nově urbanizovaných oblastí není zakreslena v mapových podkladech, použitých pro návrh ZÚR JMK.

Námítka č. 13: Vlivy dálnice D43 na životní prostředí a veřejné zdraví jsou vyhodnoceny nesprávně

Vymezení dotčeného území:

Koridor územní rezervy záměru dálnice D43.

Odůvodnění námítky:

V návaznosti na námítky č. 3 a 10. podatelé dále namítají, že vlivy samotného záměru D43 na životní prostředí a veřejné zdraví jsou vyhodnoceny chybně, neboť nezohledňují kumulativní působení vlivů jak úseků D43, které jsou vymezeny jako územní rezerva, tak dalších dopravních staveb. Ačkoliv je ze „stanoviska SEA“, vydaného MŽP zřejmé, že si MŽP bylo vědomo problematičnosti stavu, kdy je doprava přivedena do určitého bodu (původně do Kuřimí, nyní k Lysicím) a dále pokračuje do Brna po stávajících komunikacích, nevyvodilo z toho důsledek, spočívající v odmítnutí „koncepce“, založené na územních rezervách. Tento stav způsobuje nedostatečnost vyhodnocení celkových vlivů dálnice D43 (v kumulaci s ostatními záměry).

Z tohoto důvodu také chybí objektivní srovnání jednotlivých variant vedení dálnice D43 i jednoznačné konstatování, že „Bystrcká“ a „Německá“ varianta této dálnice není přijatelná a realizovatelná, zatímco „Optimalizovaná“ varianta se sídelním útvarům striktně vyhýbá (viz výše námitka č. 12).

Námítka č. 14: Územní rezerva pro „Jihozápadní tangentu“ je vymezena nedůvodně a nesprávně

Vymezení dotčeného území:

Koridor územní rezervy záměru „jihozápadní tangentu“.

Odůvodnění námítky:

Návrh ZÚR JMK vymezuje dvě varianty územních rezerv pro záměr „jihozápadní tangentu“. Koridory těchto územních rezerv prochází územím, kde jsou překračovány nejvyšší přípustné limity zatížení území (limity zatížení hlukem a prachovými částicemi PM_{10}), a to zejména na území obcí Troubsko, Ostopovice, Moravany, Nebovidy, Želešice, Modřice, Ponětovice, Blažovice, Jiřkovice, Tvarožná, Šlapanice, a městských částí Brno-Bosonohy, Brno-Tuřany a Brno-Chrlice. V podrobnostech odkazují navrhovatelé na námitku č. 3.

Na str. 238 textové části odůvodnění návrhu ZÚR JMK je uvedeno, že *JIT, její funkce či existence je velmi úzce spjata s variantami dálnice D43, s napojením na DS2/JT o celkovém vytížením dálniční a silniční sítě jádrového území OB3 metropolitní rozvojové oblasti Brno s ohledem na další fragmentaci krajiny i vysokou kumulaci stávajících i navrhovaných dopravních staveb o jiných záměrech, které dále zvyšují koncentraci dopadů automobilové dopravy na životní prostředí a lidské zdraví dotčeného území.* Toto tvrzení je samo o sobě správné, avšak je chybou, že k tomuto vyhodnocení ve vzájemných souvislostech nedošlo již v rámci pořizování návrhu ZÚR JMK, ale je odkládáno do neurčité budoucnosti, přičemž území několika obcí bude zároveň „blokováno“ dvěma variantami územních rezerv.

Je zcela zřejmé, že „jihozápadní tangentu“ by byla zdrojem další hlukové a imisní zátěže v uvedeném území, v němž je nepřipustné vymezovat další takovéto zdroje. Záměr „jihozápadní tangentu“ by navíc rozdělil území města Modřice a dalších dotčených obcí a stal by se bariérou jejich územního rozvoje.

Námítka č. 15: Plochy a koridor pro záměr „D52/JT“ jsou vymezeny nedůvodně a nesprávně

Vymezení dotčeného území:

Plochy a koridor záměru „D52/JT“.

Odůvodnění námitky:

Návrh ZÚR JMK vymezuje plochy a koridor pro záměr označený jako „D52/JT“. Tento záměr je součástí transevropského Baltsko-Adriatického koridoru. Jeho prostřednictvím se přivádí dálková (tranzitní) doprava na území města Brna, městských částí Brno-jih a Brno-Chrlice.

Koridor záměru přitom prochází a přivádí dopravu do území, kde jsou překračovány nejvyšší přípustné limity jeho zatížení. **Je zcela zřejmé, že záměr by byl zdrojem další hlukové a imisní zátěže z tranzitní dopravy a z tohoto důvodu by byl nepřijatelný a nerealizovatelný.** Současně není známa konkrétní míra této zátěže, neboť nejsou vyhodnoceny kumulativní vlivy záměru „D52/JT“ s dalšími záměry, pro které návrh ZÚR JMK vymezuje pouze územní rezervy. Vyhodnocení SEA (viz například kapitola A. 6. 9. – Souhrnné vyhodnocení vlivů ploch a koridorů na sledované složky životního prostředí) ani nepopisuje a nepokouší se kvantifikovat vlivy záměrů D52 a „D52/JT“ na město Brno a další obce v jeho okolí.

Námitka č. 16: Plochy a koridor pro záměr dálnice D52 jsou vymezeny nedůvodně a nesprávně

Vymezení dotčeného území:

Plochy a koridor záměru D52.

Odůvodnění námitky:

Návrh ZÚR JMK vymezuje plochy a koridor pro záměr dálnice D52. Tento záměr je součástí transevropského Baltsko-Adriatického koridoru. Jeho prostřednictvím se přivádí dálková (tranzitní) doprava na území města Brna a do brněnské aglomerace.

Dálnice D52 představuje alternativu dálničního spojení Brna a Vídně v rámci „Koncepčního scénáře C“, koncepce rozvoje páteřní silniční infrastruktury Jihomoravského kraje. Druhá alternativa, z níž vychází „Koncepční scénář B“ (podle studie Ing. Strnada), počítá s dálničním spojením Brna a Vídně s využitím dálnice D2 a čtyřpruhového obchvatu Břeclavi.

Zásadní vadou posouzení vlivů záměru D52 na životní prostředí, veřejné zdraví a udržitelný rozvoj území a odůvodnění jeho vybraného koridoru (varianty) v návrhu ZÚR JMK je neposouzení koncepčních variant rozvoje dopravní infrastruktury JMK, v jejichž rámci mělo dojít rovněž k porovnání alternativních variant řešení kapacitního silničního spojení Brna 3 Vídně.

V důsledku absence tohoto koncepčního vyhodnocení došlo dle názoru navrhovatelů rovněž k nesprávnému vyhodnocení vlivů dálnice D52 na území „NATURA 2000“, resp. k nedodržení požadavků výše citovaných ust. § 45i zákona č. 114/1992 Sb. V této souvislosti jsou zcela opomenuty závěry studie „*Hodnocení vlivů dle § 45i zákona č. 114/1992 Sb., v platném znění, záměru – rychlostní silniční spojení Brna s Vídní na základě podkladů k záměrům: R52 Pohořelice – Mikulov, 1/55, Břeclav – obchvat, R55 – úsek obchvat Břeclavi a návrhu ÚP VÚC Břeclavska*“ zpracované Mgr. Ondřejem Volfem na kterou odkazuje rovněž studie RNDr. Vlastimil Kostkan, PhD. „*Posouzení vlivů dopravních koncepcí JMK (návrhů rozvoje páteřní silniční sítě) z hlediska možných střetů s lokalitami soustavy NATURA 2000*“.

Dalšími bezprostředními důsledky provedení záměru dálnice D52 by byly zejména zásahy do Chráněné krajinné oblasti (CHKO) Pálavá, několika maloplošných zvláště chráněných území a dále do evropsky významné lokality Mušovský luh a ptačích oblastí, Pálavá a Střední nádrž Vodního díla Nové Mlýny. S tím by souviselo rovněž poškození či ohrožení biotopů řady zvláště chráněných druhů živočichů a rostlin a rozsáhlé zásahy do krajinného rázu, především v oblasti CHKO Pálavá a v okolí Mikulova (v oblasti biosférické rezervace UNESCO Dolní Morava). Tyto skutečnosti nejsou ve Vyhodnocení SEA dostatečně popsány a v odůvodnění návrhu ZÚR JMK nejsou vůbec vzaty v úvahu.

Vymezení koridoru dálnice D52 nerespektuje rozsudky NSS ze dne 25. 11. 2009, č. j. 3 Ao 1/2007-201, kterým byl zrušen územní plán velkého územního celku Břeclavska, a ze dne 20. 4. 2011, č. j. 6 Ao 2/2011-27, kterým byl zrušen územní plán obce Perná v části vymezení trasy rychlostní silnice R52. Takovéto vymezení je zároveň nutno považovat za neproporcionální zásah do práv dotčených obcí a vlastníků nemovitostí, a to jak dotčených bezprostředně koridorem dálnice D52 v úseku Pohořelice-Mikulov, tak dotčených v důsledku nárůstu vyvolané dopravní zátěže především v území na jihu brněnské aglomerace.

Vyhodnocení SEA, a to ani jeho Příloha 2, rovněž nijak nezohledňuje synergické a kumulativní vlivy záměru D52 na území města Brna a jeho okolí, do území, kde jsou překračovány nejvyšší přípustné limity jeho zatížení. **Záměr D52 by tak byl přímým zdrojem další hlukové a imisní zátěže z tranzitní dopravy v tomto**

nadlimitně zatíženém území a z tohoto důvodu by byl nepřipustný a nerealizovatelný.

V této souvislosti dále podatelé uvádějí, že hodnoty intenzit dopravy, uváděné v odůvodnění návrhu ZÚR JMK pro rok 2035 na hraničním přechodu, jsou nereálné a chybné. V podkladovém dokumentu PK Ossendorf se uvádí údaj 11.000 vozidel denně, přičemž údaje dle rakouských podkladů (z procesu EIA pro navazující rakouskou dálnici A5) jsou více než dvojnásobné (viz výše námitku č. 8).

V důsledku výstavby dálnice D52 by dále došlo k narušení turistické atraktivity regionu Pálavý a k ohrožení přírodních hodnot, k jejichž ochraně byla vyhlášena Chráněná krajinná oblast Pálavá, Oblast je hojně navštěvována a využívána mimo jiné pro agroturistiku a cykloturistiku, a to zejména pro svůj typický krajinný ráz, který by byl výstavbou dálnice značně narušen. V krajině by zároveň vznikla bariéra, která by ztížila její prostupnost pro pěší a cyklisty i pro volně žijící zvířata. Pro řadu obcí by se zhoršila i jejich dopravní dostupnost v důsledku nutnosti budování mimoúrovňového napojení na dálnici (na rozdíl od napojení na současnou, dopravně postačující silnici 1/52).

Podatelé jsou přesvědčeni, že **uvedené skutečnosti jsou dostatečné pro závěr, že záměr D52 není proveditelný**, a to jak ve vztahu k požadavkům právních předpisů chránících veřejné zdraví, tak s ohledem na ochranu zvláště chráněných území, tvořících součást soustavy „NATURA 2000“. Pořizovatel by proto měl spolu s příslušnými dotčenými orgány a Ministerstvem pro místní rozvoj dojednat vypuštění záměru z návrhu ZÚR (srov. rozsudek NSS ze dne 18. 11. 2009, č. j. 9 Ao 3/2009-59) a v návaznosti na to iniciovat aktualizaci PÚR.

Ze všech uvedených důvodů je nutné trvat na rádném posouzení a srovnání dálničního spojení Brna a Vídně jako součásti koncepčních variant rozvoje dopravy Jihomoravského kraje a na zohlednění všech výše uvedených negativních důsledků záměru D52.

Námitka č. 17: Plochy a koridor pro záměr dálnice D55 u Břeclavi jsou vymezeny nesprávně

Vymezení dotčeného území:

Plochy a koridor záměru D55 u města Břeclav

Odůvodnění námítky:

V návrhu ZÚR JMK není vymezena žádná varianta obchvatu města Břeclavi. To je samo o sobě pochybením, neboť tento záměr dosud není realizován.

Kromě toho, v souladu se skutečnostmi uvedenými výše v námitce č. 16, týkající se koridoru dálnice D52, by měl být záměr obchvatu Břeclavi (část záměru dálnice D55) posouzen jako součást jedné z variant řešení kapacitního silničního spojení Brna a Vídně. Tato možnost je nevymezením obchvatu Břeclavi zmařena. V podrobnostech podatelé odkazují na předchozí námitku.

Námitka č. 18: Plochy a koridor pro záměr silnice 1/38 ve Znojmě jsou vymezeny nesprávně

Vymezení dotčeného území:

Plochy a koridor záměru 1/38 ve Znojmě,

Odůvodnění námítky:

V návrhu ZÚR JMK není vymezen ucelený koridor obchvatu města Znojma. To je samo o sobě pochybením, neboť tento záměr dosud není realizován.

Podatelé jsou dále přesvědčeni, že možnosti vymezení koridoru silnice 1/38, jako součásti kapacitní komunikace 1/38 podle PÚR ČR, měla být posouzena ve variantách, v rámci komplexního srovnání koncepcí rozvoje dopravní infrastruktury kraje (koncepčních scénářů „B“ a „C“). Kromě varianty procházející obydlími územím města Znojma (městskými částmi Znojmo-město a Znojmo-Přímětice a prostorem, kde se tyto dvě městské části spojují) a v těsném kontaktu s obytnou zónou obce Dobšice měla být posouzena i varianta vymezení koridoru uvedené silnice jako skutečného obchvatu města Znojma mimo urbanizovaná území, tedy severně od obce Kuchařovice a Suchohrdly.

Podatelé navíc upozorňují na skutečnost, že na území města Znojma opakovaně dochází k překračování zákonných limitů znečištění ovzduší. Podle výsledků z měřicí stanice ve Znojmě bylo v roce 2011 ve městě Znojmě zjištěno překračování zákonného imisního limitu koncentrace prachových částic PM₁₀ Denní limit 50 u.g/m³ byl v roce 2011 ke dni 21. 12. 2011 překročen již 39 krát, což je více než povolený počet denních překročení dle limitu (35). Za této situace je vymezení koridoru dopravní stavby, v jejímž důsledku by došlo

k dalšímu zvýšení imisní zátěže dotčeného území, z výše opakovaně uvedených důvodů nepřípustné.

III. Nezákonnost postupů a stanovisek dotčených orgánů

Námítka č. 19: Postup MŽP při vydání stanoviska SEA byl nezákonný

Vymezení dotčeného území:

Plochy a koridor záměru 1/38 ve Znojmě.

Odůvodnění námítky:

Stanovisko MŽP ze dne 5. 1. 2016, čj. 85166/ENV/15 (stanovisko SEA) je v rozporu se smyslem právní úpravy posuzování vlivů koncepcí na životní prostředí, neboť akceptovalo nedostatky samotného vyhodnocení SEA (viz námitku č. 7), jejichž příčinou bylo zejména zneužití institutu územní rezervy (námitka č. 6).

Požadavek MŽP na vymezení koridoru D43 v úseku Kuřim – Lysice dále prohloubil nedostatky spočívající ve vymezení většiny nejvýznamnějších silnic jako územních rezerv. Podobně je v ZÚR JMK vymezen koridor pro dálnici D52, který přivádí tranzitní dopravy ze směru od Vídně do Brna, kde páteřní silniční síť není řešena, resp. je vymezena jen orientačně pomocí územních rezerv,

MŽP ve svém stanovisku uvádí, že „zároveň je však nutné podotknout, že při excesivním (nad)užívání institutu územní rezervy by mohlo dojít k ohrožení samotné podstaty procesu SEA v oblasti územního plánování, tedy provedení komplexního posouzení vlivů na životní prostředí a veřejné zdraví dané územně plánovací dokumentace. Smyslem procesu SEA totiž není jen izolované posouzení jednotlivých v koncepci zahrnutých jevů, ale též posouzení širších vazeb a vzájemného působení jejich jednotlivých

Komponent“. Níže pak MŽP doplňuje „z pohledu MŽP je prioritou zlepšení kvality životního prostředí o veřejného zdraví v řešeném území. V tomto ohledu je nutné trvat na co možná nejrychlejší dořešení dálniční a silniční sítě v metropolitní rozvojové oblasti Brna, a to tak, aby byl co nejdříve odstraněn stávající zcela nevyhovující stav v oblasti znečištění ovzduší generující negativní vlivy na lidské zdraví.“

MŽP si zřetelně bylo vědomo problematičnosti a nesprávnosti nadužívání územních rezerv v návrhu ZÚR JMK, ale přesto s návrhem vyslovilo souhlas. Postup i obsah stanoviska MŽP je proto v rozporu s prioritou ZÚR Vytvářet územní podmínky pro zlepšování kvality životního prostředí a ochranu zdraví lidí. MŽP mělo požadovat urychlené zpracování územní studie tak, aby její výsledky mohly být promítnuty do návrhu ZÚR JMK a mohlo být rozhodnuto o řešení páteřní silniční sítě v kraji bez zbytečných průtahů, a nikoli teprve po schválení ZÚR JMK.

Podatelé taktéž považují za neobhájitelné, aby pořizovatel neměl oú zpracování prvního návrhu ZÚR JMK v roce 2009 dostatek informací o posuzovaném území. Pokud se tak stalo, bylo úkolem MŽP, aby pořizovatele na tento závažný nedostatek včas upozornilo a požadovalo urychlené zjednání nápravy ve vztahu k ministerstvem chráněným zájmům.

S ohledem na uvedené mají podatelé za to, že stanovisko MŽP mělo celou „koncepti“ územních rezerv zcela odmítnout a požadovat rádné vymezení návrhových koridorů staveb páteřní silniční infrastruktury v kraji a zároveň rádné posouzení vlivů všech staveb a celkových koncepcí včetně alternativních na životní prostředí a veřejné zdraví.

Námítka č. 20: Postup MŽP při vydání stanoviska z hlediska ochrany ovzduší byl nezákonný

Vymezení dotčeného území:

Celé území kraje.

Odůvodnění námítky:

Stanovisko MŽP ze dne 22. 5. 2015, Čj. 21240/ENV/15 akceptuje chybný postup pořizovatele a zpracovatele ZÚR JMK, tedy řešení, které nezlepšuje stav ochrany ovzduší, ale naopak konzervuje současný nevyhovující stav či dokonce podporuje zhoršení kvality ovzduší a dalších negativních vlivů na životní prostředí a veřejné zdraví, zejména v oblasti brněnské aglomerace (viz též výše námitku č.3).

MŽP svým přístupem umožnilo vymezení koridorů nových dálnic v okrajových částech kraje (D52, D43), které přivádí tranzitní dopravu směrem k centrální části kraje, tj. městu Brnu, aniž by bylo po dopravní stránce řešeno samotné centrální území kraje a vlivy navrhovaných záměrů na toto území.

MŽP ve svém stanovisku uvádí „závažným problémem na území JMK v oblasti životního prostředí je kvalita ovzduší. Plošné překračování imisních limitů pro benzo(a)pyren a suspendované částice PM10 (místy i PM2,5) se dotýká desítek až stovek tisíc obyvatel. V lokalitách nejvíce zatížených silniční dopravou (jižní část území města Brna) je překračován i imisní limit NO2 (nadměrným koncentracím jsou vystaveny stovky až tisíce obyvatel)“. Ve vztahu k plánovanému zpracování „Územní studie nadřazené dálniční a silniční síť ve vztahu k jádrovému území Metropolitní rozvojové oblasti OB3 Brno“ MŽP uvádí, že „jde o dopravně i imisně nejzatíženější lokalitu kraje, v níž je právě dominantním zdrojem znečištění ovzduší silniční doprava; reálným rizikem zakonzervování stavu je prohloubení problémů. Vzhledem k množství existujících podkladů se zvolené východisko nejeví jako ideální.“

MŽP si je sice vědomo problematiky nadužívání institutu územní rezervy pro nezvykle rozlehlé území, ale přesto s navrženým řešením souhlasí, i když vůbec není naplněn základní cíl územního plánování (vytvoření předpokladů pro výstavbu, vymezení koridorů a ploch staveb). Uvedeným způsobem dochází k prosazování krajem preferované koncepce dopravy pomocí tzv. „salámové metody“, čímž zaniká možnost celkového posouzení a vyhodnocení vlivu páteřní dopravní sítě v kraji na životní prostředí a veřejné zdraví.

Bez vyhodnocení vlivů záměrů, pro které byly navrženy územní rezervy, nemůže být ani přibližně stanoveno celkové předpokládané zatížení území kraje, resp. jeho jednotlivých částí, a to ani odhad expozice škodlivých emisí. Problém s vyhodnocením vlivů, a to včetně kumulativních a synergických, na již dnes nadlimitně zatížené území právě v centrální části kraje, se excesivním požitím územní rezervy rozměňuje a odsouvá do budoucna.

Postup i obsah stanoviska MŽP je proto v rozporu s prioritou ZÚR *Vytvářet územní podmínky pro zlepšování kvality životního prostředí a ochranu zdraví lidí*. Akceptování současné podoby ZÚR JMK a teprve následné zpracování územní studie (až po vydání ZÚR JMK, kde konkrétní termín je nejistý) představuje nepřípustné odkládání problémů s ochranou ovzduší do budoucna.

Podatelé mají za to, že MŽP mělo požadovat urychlené zpracování územní studie tak, aby její výsledky mohly být promítnuty do návrhu ZÚR JMK a mohlo být rozhodnuto o řešení páteřní silniční sítě v kraji bez zbytečných průtahů. Zároveň podatelé považují za neobhájitelné, aby pořizovatel neměl od zpracování prvního návrhu ZÚR JMK v roce 2009 dostatek informací o posuzovaném území. Pokud se tak stalo, bylo úkolem MŽP, aby pořizovatele na tento závažný nedostatek včas upozornilo a požadovalo urychlené zjednání nápravy.

Námítka č. 21: Postup Krajské hygienické stanice JMK při vydání jejího stanoviska k návrhu ZÚR JMK byl nezákonný

Vymezení dotčeného území:

Celé území kraje.

Odůvodnění námítky:

Stanovisko Krajské hygienické stanice (KHS) JMK ze dne 20. 5. 2015, čj. KHSJM 22575/2015/odbor/HOK, sp. zn. S-KHSJM 30943/2012 je v rozporu s posláním a účelem orgánu ochrany veřejného zdraví. Stanovisko akceptuje řešení, které nezlepšuje stav ochrany veřejného zdraví, ale naopak konzervuje současný nevyhovující stav či dokonce podporuje zhoršení vlivů na veřejné zdraví, zejména další nárůst hluku a nadměrných emisí škodlivin v ovzduší.

Stanovisko KHS umožňuje vymezení koridorů nových dálnic v okrajových částech kraje (D52, D43), které přivádí tranzitní dopravu směrem k centrální části kraje, tj. městu Brnu, aniž by bylo po dopravní stránce řešeno samotné centrální území kraje a vlivy navrhovaných záměrů na toto území. KHS bez připomínek toleruje zneužití institutu územní rezervy pro nezvykle rozlehlé území, kdy vůbec není naplněn základní cíl územního plánování (vytvoření předpokladů pro výstavbu, vymezení koridorů a ploch staveb).

Uvedeným způsobem dochází k prosazování krajem preferované koncepce dopravy pomocí tzv. „salámové metody“, čímž zaniká možnost celkového posouzení a vyhodnocení vlivů páteřní dopravní sítě v kraji na životní prostředí a veřejné zdraví. Bez vyhodnocení vlivů záměrů, pro které byly navrženy územní rezervy, nemůže být ani přibližně stanoveno celkové předpokládané zatížení území kraje, resp. jeho jednotlivých částí, hlukem a dalšími negativními vlivy na veřejné zdraví. Problém s vyhodnocením vlivů, a to včetně kumulativních a synergických, na již dnes nadlimitně zatížené území právě v centrální části kraje, se excesivním požitím územní rezervy rozměňuje a odsouvá do budoucna. Postup i obsah stanoviska KHS je proto v rozporu s prioritou ZÚR *Vytvářet územní podmínky pro zlepšování kvality životního prostředí a ochranu zdraví lidí*.

KHS ve svém stanovisku uvádí, že „považuje za nezbytné vydání Zásad územního rozvoje Jihomoravského kraje

v co nejkratším časovém horizontu, nicméně se zcela ztotožňuje se závěry, učiněnými zpracovateli SEA, o to, že je nutné urychlené prověření a dořešení problematiky uspořádání nadřazené silniční sítě v území metropolitní oblasti Brno na základě podrobnějšího prověření změn jejího využití územní studií.“

Podatelé ve vztahu k výše uvedenému připomínají, že problémů s kumulací negativních vlivů z dopravních staveb na veřejné zdraví si KHS byla dobře vědoma mnohem dříve. Byla to právě KHS, která v rámci projednávání návrhu ZÚR JMK v roce 2011 požadovala doplnění speciálního dokumentu – posouzení HIA (health impact assessment), ve kterém byly identifikovány tři hlavní oblasti na jih od Brna (lokalita Troubsko/Brno-Bosonohy/Ostopovice a okolí, lokalita Modřice a okolí, lokalita Šlapanice a okolí), kde je kumulace negativních vlivů z dopravy nejvyšší. Uvedené posouzení HIA bylo zpracováno v průběhu roku 2010 a bylo součástí druhého návrhu ZÚR JMK.

Podatelé proto považují za nepřijatelné, že za šest let od identifikace lokalit s největší zátěží z dopravy a čtyři roky od zrušení ZÚR JMK, KHS akceptuje další odsouvání problému s poukazem na údajný nedostatek podkladů, na základě kterých by mohlo být rozhodnuto o vedení páteřní dopravní sítě v kraji. Uvedené podklady měly být dle názoru podatelů zpracovány ihned po zrušení ZÚR JMK Nejvyšším správním soudem v roce 2012, popř. nejpozději spolu se zadáním třetích ZÚR JMK.

Akceptování současné podoby ZÚR JMK a teprve následné zpracování územní studie (až po vydání ZÚR JMK) představuje nepřipustné odkládání problémů s ochranou veřejného zdraví do budoucna. Podatelé se domnívají, že KHS měla požadovat urychlené zpracování územní studie tak, aby její výsledky mohly být promítnuty do návrhu ZÚR JMK a mohlo být rozhodnuto o řešení páteřní silniční sítě v kraji bez zbytečných průtahů.

Námítka č. 22: Postup Ministerstva dopravy při vydání jeho stanoviska k návrhu ZÚR JMK byl nezákonný

Vymezení dotčeného území:

Celé území kraje.

Odůvodnění námítky:

Stanovisko Ministerstva dopravy ČR (MD) ze dne 22. 5. 2015, sp. zn. 291/2015-910-11PR/2 akceptuje chybný postup pořizovatele a zpracovatele ZÚR JMK, neboť akceptuje řešení, které nezlepšuje současný stav dopravních proudů na území kraje, ale naopak konzervuje současný nevyhovující stav či dokonce podporuje navýšení intenzit dopravy na nežádoucích místech, a tím i negativních vlivů s tím spojených.

Stanovisko MD umožňuje vymezení koridorů nových dálnic v okrajových částech kraje (D52, D43), které přivádí tranzitní dopravu směrem k centrální části kraje, tj. městu Brnu, aniž by bylo po dopravní stránce řešeno samotné centrální území kraje a vlivy navrhovaných záměrů na toto území. MD zcela bez připomínek toleruje zneužití institutu územní rezervy pro nezvykle rozlehlé území, kdy vůbec není naplněn základní cíl územního plánování (vytvoření předpokladů pro výstavbu, vymezení koridorů a pŕoch staveb).

Uvedeným způsobem dochází k prosazování krajem preferované koncepce dopravy pomocí tzv. „salámové metody“, čímž zaniká možnost celkového posouzení a vyhodnocení vlivů páteřní dopravní sítě v kraji na životní prostředí a veřejné zdraví. Bez vyhodnocení vlivů záměrů, pro které byly navrženy územní rezervy, nemůže být ani přibližně stanoveno celkové předpokládané zatížení území kraje, resp. jeho jednotlivých částí. Problém s vyhodnocením vlivů, a to včetně kumulativních a synergických, na již dnes nadlimitně zatížené území právě v centrální části kraje, se excesivním požitím územní rezervy rozměšuje a odsouvá do budoucna.

Akceptování současné podoby ZÚR JMK a teprve následné zpracování územní studie (až po vydání ZÚR JMK) představuje nepřipustné odkládání problémů negativními vlivy z dopravy do budoucna. MD mělo od počátku pořizování návrhu ZÚR JMK aktivně spolupracovat s pořizovatelem, aby bylo možné schválit a následně vydat ZÚR JMK včetně vymezení koridorů páteřní silniční sítě v kraji.

Podatelé považují za neobhájitelné, aby pořizovatel neměl od zpracování prvního návrhu ZÚR JMK v roce 2009 dostatek informací o posuzovaném území, pokud se tak skutečně stalo, bylo úkolem MD, aby pořizovatele na tento závažný nedostatek včas upozornilo a požadovalo urychlené zjednání nápravy.

Námítka č. 23: Postup Ministerstva pro místní rozvoj při vydání jeho stanoviska k návrhu ZÚR JMK byl nezákonný

Vymezení dotčeného území:

Celé území kraje.

Odůvodnění námítky:

Stanovisko Ministerstva pro místní rozvoj ČR (MMR) ze dne 13. 8. 2015, čj. MMR 28714/2015-81-2 je v rozporu s § 37 odst. 8 stavebního zákona. Podle tohoto ustanovení MMR zašle pořizovateli stanovisko k návrhu zásad územního rozvoje z hledisek zajištění koordinace využívání území, zejména s ohledem na širší územní vztahy a mezinárodní závazky, a souladu s politikou územního rozvoje.

MMR, jakožto garant územního plánování, nedostálo své zákonné povinnosti, neboť ignorovalo zásadní vady předložených ZÚR JMK, stejně jako zajištění koordinace využívání území.

Podatelé mají za to, že návrh ZÚR JMK byl zpracován v rozporu se zákonem a také zadáním ZÚR JMK. Podle názoru podatelů je uvedený dokument v rozporu s § 18, § 19 a § 36 stavebního zákona, a to v důsledku chybně zvolené strategie s vymezením rozsáhlých územních rezerv pro koridory páteřní silniční sítě v kraji, které mají být v budoucnu teprve prověřeny. Uvedené platí obdobně i pro rozpor se zadáním ZÚR JMK. Podrobněji k argumentům ohledně rozporu se zákonem a zadáním ZÚR JMK podatelé odkazují na své námítky č. 1 až 6.

Stanovisko MMR akceptuje chybný postup pořizovatele a zpracovatele ZÚR JMK, tedy řešení, které nezlepšuje využití území, ale naopak konzervuje současný nevyhovující stav, jehož důsledkem je zhoršení vlivů na životní prostředí a veřejné zdraví, zejména další nárůst hluku a nadměrných emisí škodlivin v ovzduší.

Vzhledem k uvedenému se podatelé domnívají, že MMR selhalo ve své koordinační a kontrolní funkci, když akceptovalo návrh ZÚR JMK v předložené podobě a až následné zpracování územní studie pro prověření možnosti vymezení koridorů dopravních staveb, což představuje nepřípustné odkládání problémů s negativními vlivy z dopravy do budoucna.

MMR mělo od počátku pořizování návrhu ZÚR JMK aktivně metodicky napomáhat pořizovateli tak, aby bylo možné schválit a následně vydat ZÚR JMK včetně vymezení koridorů páteřní silniční sítě v kraji.

Námítka č. 24: Postup Agentury ochrany přírody a krajiny při vydání jejího stanoviska k návrhu ZÚR JMK byl nezákonný

Vymezení dotčeného území:

Celé území kraje.

Odůvodnění námítky:

Agentura ochrany přírody a krajiny ČR se ve svém stanovisku ze dne 25. 5. 2015, čj. SR/OO39/JM/2015-2 vůbec nevěnuje navrhovanému koridoru dálnice D52, přestože tento koridor ve variantě „základní ŘSD“ zcela jednoznačně prochází přes CHKO Pálavá a má na něj nezanedbatelný negativní vliv. Dle názoru podatelů jde o zásadní vadu uvedeného stanoviska.

Závěry:

- **podatelé požadují, aby návrh ZÚR JMK i vyhodnocení vlivů návrhu na udržitelný rozvoj území byly**
- **přepřpracovány tak, aby pro klíčové stavby silniční infrastruktury v centrální oblasti kraje**
- **neobsahovaly územní rezervy, ale návrhové plochy a koridory;**
- návrh ZÚR JMK musí obsahovat ucelenou koncepci rozvoje páteřní silniční infrastruktury kraje, která bude jako celek řádně posouzena z hlediska svých vlivů na životní prostředí a veřejné zdraví, dopravní funkčnosti, ekonomických nákladů a dalších aspektů udržitelného rozvoje v souladu s požadavky právních předpisů;
- v ZÚR JMK lze vymezit plochy a koridory pouze pro takové dopravní stavby, resp. takovou koncepci rozvoje páteřní silniční infrastruktury, která nepovede k dalšímu překračování únosného zatížení území (veřejnoprávních limitů), ale naopak přispěje k dodržování těchto limitů na celém území kraje;
- součástí této koncepce nemohou být záměry dopravních staveb, které by zaváděly další dopravní a tím i imisní a hlukovou zátěž do již dnes nadlimitně zatíženého území;
- naopak musí jít o takovou koncepci, jejímž důsledkem bude co nejrychlejší náprava současné nadlimitní a tedy i protiprávní zátěže části území kraje, včetně odvedení tranzitní dopravy z Brna a jeho bezprostředního okolí;

- při hledání řešení, odpovídající výše uvedeným požadavkům, musí být objektivně posouzeny, a to ze všech relevantních hledisek (dopravní, ekonomické, environmentální) existující návrhy dopravních koncepcí pro Jihomoravský kraj, včetně koncepce označené v odůvodnění návrhu ZÚR JMK jako „Koncepční scénář B – „Rozvojový – studie Strnad“;
- pokud je pro splnění výše uvedených cílů nezbytné zpracování územní studie či jakýchkoli dalších podkladů, nad rámec podkladů již existujících, musí se tak stát v rámci procesu pořizování aktuálního návrhu ZÚR JMK, aby vydané ZÚR JMK splnily výše uvedené požadavky.

Vyhodnocení námitek

Z hlediska věcného obsahu bylo v předmětném podání formulováno 26 samostatných námitek. Námitky jsou samostatně odůvodněny. Území dotčené námitkou je celé území Jihomoravského kraje.

Námitky byly vyhodnoceny následovně:

Námitky č. 1 a 2, návrh je v rozporu se zákonným účelem zásad územního rozvoje, návrh je v rozporu se základním cílem územního plánování na zajištění komplexního řešení účelného využití a prostorového uspořádání území, **se zamítají.**

Odůvodnění:

V odůvodnění námitky obec cituje § 36 odst. 1 stavebního zákona tedy pouze jeho úvodní část. Dále je v předmětném paragrafu uvedeno cit.:*“...Zásady územního rozvoje mohou vymezit plochu nebo koridor a stanovit jejich využití, jehož potřebu a plošné nároky je nutno prověřit (dále jen „územní rezerva“)....”* Předložený návrh ZÚR JMK tak splňuje požadavky § 36 stavebního zákona v celém jeho znění.

K pořizování územně plánovací dokumentace krajem, uvádíme:

JMK v souladu se stavebním zákonem zahájil v roce 2007 pořizování ZÚR, které v roce 2011 vydal. Po vydání zrušujícího rozsudku NSS v roce 2012 JMK neprodleně zahájil pořizování nových ZÚR JMK. NSS nezpochybnil koncepci ZÚR JMK, ale uvedl nový náhled na posouzení kumulativních a synergických vlivů v procesu SEA. Do rozhodnutí soudu probíhalo hodnocení SEA v ZÚR v ostatních krajích obdobně, proto JMK nepředpokládal nedostatky v dokumentaci; tento předpoklad byl potvrzen i souhlasným stanoviskem SEA k následně zrušeným ZÚR JMK. Nejvyšší správní soud tak svým rozsudkem k ZÚR JMK vyslovil jiný právní názor, než jaký do té doby státní správa zastávala.

K uplatněným požadavkům obcí k zadání ZÚR JMK uvádíme, že veškeré požadavky uplatněné při projednávání zadání ZÚR JMK byly vyhodnoceny v souladu s platnou legislativou v souladu se stavebním zákonem i s rozsudkem 1 Ao 7/2011 – 526 (dále také Rozsudek). K požadavkům společně uplatněným obcemi Blažovice, Dolní Dunajovice, Jinačovice, městem Modřice a obcemi Moravany, Nebovidy, Ostopovice, Ponětovice a Želešice k návrhu Zadání ZÚR JMK považujeme za potřebné objasnit základní principy, podle kterých bylo při vypořádání požadavků postupováno.

- a) V případě, že se jednalo o požadavky věcné, které byly v návrhu Zadání ZÚR JMK již obsaženy nebo jsou uloženy stavebním zákonem, nebylo důvodné je do návrhu zadání doplňovat/dublovat. Mezi tyto požadavky patří požadavky „...aby v zadání ZÚR JMK byl výslovně uveden požadavek na vyhodnocení proveditelnosti v něm uvedených záměrů, zejména záměrů staveb dopravní infrastruktury a to včetně záměrů vymezených v platné Politice územního rozvoje ČR...” a „...aby v zadání ZÚR JMK bylo výslovně uvedeno, že záměry, které budou v procesu pořizování ZÚR JMK vyhodnoceny jako nerealizovatelné či (veřejnoprávně) nepovolitelné, budou z návrhu ZÚR JMK vypuštěny...“. Důvody, proč pořizovatel vyhodnotil požadavky tak jak výše uvedeno byly vždy objasněny ve vypořádání předmětných požadavků. Dále nebylo důvodné do návrhu zadání doplňovat/dublovat také požadavky vztahující se k metodologii, protože požadavek, aby obsah ZÚR JMK a Vyhodnocení vlivů... odpovídal obsahu zásad územního rozvoje podle stavebního zákona, již byl obsažen v kap. 21 návrhu Zadání ZÚR JMK. K tomu upřesňujeme, že požadavek na srozumitelný popis použitých metod vyhodnocení je obsažen v bodě 7 přílohy stavebního zákona.
- b) V případě, že se jednalo o požadavky procesní, nemohlo být požadavkům vyhověno, neboť úkolem zadání ZÚR JMK je stanovit požadavky na obsah ZÚR JMK, nikoli „předepisovat“ jakým způsobem mají věcné požadavky naplnit osoby vykonávající projektovou činnost (projektant ve smyslu stavebního zákona), ke které mají oprávnění podle příslušného zákona (zejména podle zákona č. 360/1992 o výkonu povolání autorizovaných architektů a o výkonu povolání autorizovaných inženýrů a techniků činných ve výstavbě, ve

znění pozdějších předpisů a zákona č.100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí, ve znění pozdějších předpisů). Mezi tyto požadavky patří požadavky týkající se konkrétního způsobu provedení.

- c) V případě, že se jednalo o požadavky, které jako povinnost stavební zákon nestanovuje, nebylo požadavku vyhověno, neboť pořizovatel územně plánovací dokumentace v rámci přenesené působnosti může vykonávat činnosti, ke kterým je stavebním zákonem zmocněn. Mezi tyto požadavky patří požadavky týkající se nezávislé odborné oponentury, kterým nebylo vyhověno, neboť stavební zákon povinnost zpracovat odbornou oponenturu neukládá.
- d) V případě, že se jednalo o požadavky k doplnění seznamu podkladů o další podklady, bylo požadavkům vyhověno a seznam byl doplněn s výjimkou případů, kdy již byl podklad v seznamu obsažen. Mezi tyto požadavky patří např. požadavek na *doplnění dokumentu „Posouzení koncepční páteřní silniční sítě pro JMK v kontextu TEN-T a PÚR ČR“ z roku 2012*, kterému bylo vyhověno.

K argumentu, že většinu těchto požadavků obcí k návrhu zadání ZÚR JMK kraj odmítl, uvádíme, že všechny požadavky (tj. včetně požadavků od výše uvedených obcí) byly vyhodnoceny v souladu se stavebním zákonem, předmětná vyhodnocení byla zdůvodněna a objasněna ve „Vyhodnocení požadavků uplatněných v rámci projednání návrhu Zadání ZÚR JMK“. Do Zadání ZÚR JMK byly doplněny relevantní podklady a požadavky do „Seznamu podkladů“ (tj. jak předmětný rozsudek, tak i studie předkládané regionálními seskupeními a veřejností) mezi podklady pro zpracovatele ZÚR JMK. A to nejen na základě podnětů obdržených v rámci projednání návrhu zadání od veřejné správy (tj. od orgánů státní správy a samosprávy – obcí) a veřejnosti, ale i podnětů vlastních (tj. pořizovatele v rámci zpracování návrhu předmětného zadání).

JMK, vědom si důsledku rozsudku soudu a složitosti posuzování kumulativních a synergických vlivů v Brně a jeho zázemí, vyzval již v roce 2012 Brno k souběžnému pořizování nového ÚPmB a ZÚR JMK, od kterého očekával ověření dopadů řešení ZÚR JMK do územního plánu Brna (tj. ověření řešení ve větší podrobnosti, než umožňují ZÚR). Do procesu pořizování nových ZÚR JMK také výrazně zasáhla novela SZ účinná od 01. 01. 2013, která omezila podrobnost řešení příslušející jednotlivým druhům ÚPD.

Stavební zákon v § 36 odst. 2 umožňuje v zásadách územního rozvoje uložit prověření vybraných ploch a koridorů územní studií. Ve vymezené ploše však není rozhodování o změnách v území podmíněno zpracováním územní studie. Zadání ZÚR JMK v bodě 15. uložilo projektantovi vyhodnotit potřebu uložení územní studie. V průběhu pořizování současných ZÚR vyhodnotil projektant ve vztahu k území metropolitní rozvojové oblasti Brno všechny dostupné podklady a dospěl k závěru, že je účelné a nezbytné uložit zpracování územní studie (viz výše a (k bodu 438) Odůvodnění Návrhu ZÚR JMK).

Z uvedeného vyplývá, že pořizovatel vědomě za „deset let“ pořizování ZÚR JMK nepochybil.

Obec nesprávně popisuje, že v centrální oblasti Jihomoravského kraje ZÚR vymezují plochu s územními rezervami. K tomu uvádíme, že centrem Jihomoravského kraje je Metropolitní rozvojová oblast Brno OB3, kterou vymezila Politika územního rozvoje ČR. Návrh ZÚR JMK ji zpřesnil a vymezil (bod 25 textové části I. návrhu ZÚR JMK). Vymezení oblasti je v PÚR zdůvodněno ovlivněním území rozvojovou dynamikou krajského města Brna, které představuje silnou koncentraci obyvatelstva a ekonomických činností, z velké části s mezinárodním významem. Faktorem podporujícím rozvoj oblasti je dobrá dostupnost dálnicemi a rychlostními silnicemi a I. tranzitním železničním koridorem.

Problematika centra Jihomoravského kraje, tzn. v územním rozsahu vymezené Metropolitní rozvojové oblasti Brno OB3, je řešena a popsána v návrhu ZÚR JMK v jednotlivých kapitolách od stanovení priorit územního plánování, přes vymezení rozvojových oblastí a rozvojových os až k vymezení ploch a koridorů veřejné infrastruktury, územního systému ekologické stability a územních rezerv.

Návrh ZÚR JMK vymezuje v Metropolitní rozvojové oblasti Brno OB3 návrhové plochy a koridory pro jednotlivé druhy dopravy:

- pro silniční dopravu

koridor dálnice D52 Pohořelice – Mikulov – hranice ČR / Rakousko, koridor dálnice D1 Kývalka – Slatina pro zkapacitnění včetně přestavby mimoúrovňových křižovatek, koridor dálnice D2 Chrlice – Brno-jih pro zkapacitnění včetně přestavby mimoúrovňových křižovatek, koridor dálnice D52/JT a dále koridory pro přestavbu silnic II. třídy – obchvat Chrlic, prodloužení II/152; II/152 Želešice, obchvat; II/380 Tuřany, obchvat; II/385 Hradčany – Čebín, obchvat; II/416 Blučina, obchvat; III/15286 Brno, Slatina, obchvat; II/602 Bosonohy, obchvat; II/425 Rajhrad – Modřice.

- pro železniční dopravu
koridor celostátní železniční trati č. 300 a 340 Brno – Vyškov – hranice kraje („Modernizace trati Brno – Přerov“); koridor celostátní železniční tratě č. 250 Tišnov – Brno, Řečkovice; koridor celostátní železniční tratě č. 240 Brno – Zastávka u Brna – hranice kraje; koridor regionální železniční tratě Hrušovany u Brna – Židlochovice; koridor regionální železniční tratě č. 244 Hrušovany nad Jevišovkou/Ivančice – Střelice, koridor regionální železniční tratě č. 340 Brno – Šlapanice – Veselí nad Moravou – hranice kraje
- pro leteckou dopravu
plocha pro modernizaci veřejného mezinárodního letiště Brno-Tuřany,
- pro cyklistickou dopravu
koridory dálkových cyklistických koridorů EuroVelo 4, 9; cyklistické koridory cyklostezek Brno-Vídeň, Jantarová stezka, Pražská stezka, krajská síť cyklistických koridorů

Z uvedeného přehledu je zřejmé, že i území centra kraje je z hlediska dopravy návrhem ZÚR JMK řešeno. Výčtem jednotlivých záměrů by bylo možné doplnit i další tematické oblasti (elektroenergetiku, plynárenství, teplovody, zásobování vodou, protipovodňová opatření, územní systém ekologické stability).

Cílem územního plánování 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 (§ 18 odst. 1 stavebního zákona). Úkolem územního plánování je také posouzení vlivů zásad územního rozvoje na udržitelný rozvoj území (§ 19 odst. 2 stavebního zákona).

Úkolem zásad územního rozvoje je návrh koncepčního řešení, které optimalizuje územní rozvoj z hlediska příznivého životního prostředí, hospodářského rozvoje a soudržnosti společenství obyvatel (tři pilíře udržitelného rozvoje). K dosažení vyváženého vztahu územních podmínek pro udržitelný rozvoj ZÚR JMK stanovují prioritní cíle územního plánování, kterými jsou Priority územního plánování Jihomoravského kraje uvedené v kap. A textové části návrhu ZÚR JMK. Udržitelný rozvoj území ve smyslu § 18 stavebního zákona není závislý pouze na možnosti či nemožnosti umístování určitého druhu staveb.

Jedním z nejdůležitějších cílů zásad územního rozvoje je dosažení obecně prospěšného souladu veřejných a soukromých zájmů na rozvoji území kraje. Návrh ZÚR JMK tedy koordinuje, s ohledem ke specifickým podmínkám území Jihomoravského kraje, veřejné zájmy (chráněné zvláštními právními předpisy a vyjadřované ve stanoviscích dotčených orgánů) a soukromé zájmy na využití území nalezením shody o přijatelných řešeních na uspořádání území, neboť v procesu územního plánování není možné zajistit rozvoj ku prospěchu všech za současné záruky dosavadních standardů života pro všechny, kterých se ZÚR JMK týká. V ZÚR JMK byla při hledání výsledného řešení obsaženého v Návrhu ZÚR JMK, vážena řada zájmů soukromých i veřejných postupem dle ust. § 18 odst. 3 stavebního zákona.

ZÚR JMK zpřesňují a rozvíjí úkoly územního plánování v souladu s politikou územního rozvoje a stanovují koncepci rozvoje území kraje. Koncepce rozvoje území obsahuje urbanistickou koncepci sídelní struktury, jejíž součástí je koncepce uspořádání krajiny, koncepce veřejné dopravní a technické infrastruktury. Koncepce rozvoje území stanovuje soubor vzájemně provázaných a přijatých zásad, které jsou zárukou harmonického rozvoje sídelní struktury, sídel a krajiny v kontextu vývoje osídlení. Ty vycházejí ze společenských potřeb, respektují morfologické a historické danosti území, hierarchizaci sídel, sídelní celky, vztah sídel a krajiny, i nadřazenou soustavu technické a dopravní infrastruktury.

Koncepce dopravy Jihomoravského kraje, uplatněná v ZÚR JMK, navazuje na dlouhodobě sledované zásady a principy rozvoje území a nadřazené dopravní infrastruktury, které byly kontinuálně prověřované a navrhované v předchozích koncepčních dokumentech resortu dopravy a uplatňované v jednotlivých územně plánovacích dokumentacích na území Jihomoravského kraje. Záměry dopravní a technické infrastruktury byly ve Vyhodnocení vlivů ZÚR JMK na udržitelný rozvoj území hodnoceny na základě porovnání významnosti vlivu záměru na posuzované složky životního prostředí, resp. porovnání přijatelnosti míry vlivu záměru na danou složku životního prostředí a porovnání variant řešení z hlediska dopravně inženýrských kritérií, předpokládaných vlivů na obyvatelstvo, veřejné zdraví a složky životního prostředí, tj. kritérií zohledňujících základní aspekty pilířů udržitelného rozvoje území při rozhodování o výsledné variantě. Zásady územního rozvoje tedy zachovávají kontinuitu vývoje území. Z tohoto důvodu byly záměry vyhodnocovány, zkoumány, ověřovány (např. z hlediska kapacity sítí, průchodnosti území, vlivů na životní prostředí a lidské zdraví)

a aktuálně modifikovány s cílem zlepšení dosavadního stavu území, podpory a koordinace rozvoje území a ochrany jeho hodnot.

Koncepce dopravy v Jihomoravském kraji aktuálně zohledňuje a zapracovává strategie a principy platných oborových dokumentů schválených vládou ČR, především Dopravní politiku České republiky pro období 2014 – 2020 s výhledem do roku 2050 (UV ČR č. 449/2013 Sb.), Dopravní sektorovou strategii, 2. fázi (UV ČR č. 850/2013 Sb.) a dále Politiku územního rozvoje.

Návrh ZÚR JMK obsahuje řešení celé páteřní silniční infrastruktury. V souladu se stavebním zákonem a zadáním jsou v ZÚR JMK vymezeny plochy a koridory návrhové (veřejně prospěšné stavby) a územní rezervy.

V PÚR ČR v úkolech pro územní plánování v článku (80) v bodě b) je uvedeno cit.: „*Příslušné kraje a obce zajistí územní ochranu vymezených koridorů a ploch v navazující územně plánovací dokumentaci upřesněním koridorů a ploch pro umístění záměru nebo územní rezervou.*“ PÚR ČR tedy nepředjímá způsob vymezení ploch a koridorů.

K nadužívání institutu územní rezervy uvádíme, že PÚR ČR vymezuje koridory dopravy tj. koncepci „páteřní“ dopravní infrastruktury, čímž vytváří územní podmínky pro umístění pozemních komunikací, které umožní propojení základní sítě dopravních cest na území ČR a se sousedními státy. V návrhu ZÚR JMK jsou vymezeny všechny záměry obsažené v PÚR ČR jako návrhové plochy – D52, D55, část D43 a dopravní spojení S8. Část D43 je z důvodů podrobně uvedených v kap. G.9. na str. 355 textové části II. Odůvodnění návrhu ZÚR JMK vymezena jako územní rezerva ve variantách. Nelze tvrdit, že tímto dochází k nadužívání institutu územní rezervy a nevymezení celkové koncepce páteřní dopravní infrastruktury.

Koncepce dopravy Jihomoravského kraje obsažená v ZÚR JMK je výsledkem komplexního posouzení potenciálu území a zhodnocení koncepčních scénářů uspořádání silniční sítě v Jihomoravském kraji, včetně zhodnocení výhledového zatížení silniční sítě v jednotlivých koncepčních scénářích (tzv. dopravní model), které byly modelovány pro potřeby posouzení jejich účinnosti, dopadů do území, nároků a přínosů pro rozvoj území kraje.

Návrhem ZÚR JMK je uloženo zpracování územní studie, jejímž cílem je prověřit v územním detailu potřebnost a realizovatelnost vybraných záměrů navrhované koncepce silniční dopravy na území Jihomoravského kraje, jež byly vymezeny v podobě územních rezerv. Dle rozsudku NSS 1 Ao 7/2011 k ZÚR JMK ze dne 21. června 2012 článku [86] lze vypracování územní studie stanovenou v ZÚR (viz § 36 odst. 2 stavebního zákona) považovat za relevantní opatření ke kompenzaci některých negativních kumulativních a synergických vlivů a to v případě, je-li na základě dostupných podkladů možný jen velmi hrubý odhad předpokládané zátěže, což dokládá dokumentace SEA.

Jedním z účelů pořízení územní studie je vytvoření sjednoceného podkladu, co do aktuálnosti a detailnosti řešení záměrů nadřazené dálniční a silniční sítě, jakož i aktualizace a prohloubení údajů o území samotném tak, aby bylo možné posoudit vliv záměrů nadřazené dálniční a silniční sítě na životní prostředí v rozsahu, podrobnosti a míře konkrétnosti větší, než umožňují ZÚR. V současné době není k dispozici dostatek podkladů v potřebné podrobnosti, zpracovaných ve stejném pojetí, v jednom období a v jednotném prostorovém vymezení. Nelze vycházet jen z dopravního modelování, ale i z podmínek území. Kvalitní závěr může být vyneseno až na základě určitého portfolia dat, jinak dochází ke zkreslení a závěr nemusí být úplný. Toto portfolio dat je sice již částečně hotovo, ale je nezbytné ho doplnit o výsledky studie, na základě které bude teprve možné komplexní posouzení celé problematiky. Vzhledem k ust. § 36 odst. 3 stavebního zákona nelze výše uvedená posouzení vlivů v ZÚR JMK řešit v potřebné větší podrobnosti. Odůvodnění zpracování územní studie je obsaženo v kap. G.9. textové části II. Odůvodnění návrhu ZÚR JMK. Uvedené argumenty prokazují nezbytnost pořízení územní studie.

K uvedenému doplňujeme, že Aktualizací č. 1 PÚR ČR je stanoven úkol pro Metropolitní rozvojovou oblast Brno – pořídit územní studii řešící zejména vazby veřejné infrastruktury. Návrhem ZÚR JMK uložená „Územní studie nadřazené dálniční a silniční sítě v jádrovém území OB3 Metropolitní rozvojové oblasti Brno“ tak plní úkol stanovený Jihomoravskému kraji PÚR ČR.

Postup přednostního pořízení ZÚR JMK a následné zpracování územní studie vyplývá z požadavku stavebního zákona, který ukládá pořízení ZÚR JMK zahájit bezodkladně po jejich zrušení (viz § 42 odst. 6) stavebního zákona).

K územní studii MŽP ve stanovisku SEA k návrhu ZÚR JMK uvedlo cit.: „*Návrh ZÚR JMK obsahuje řadu záměrů s potenciálem přispět ke zlepšení kvality ovzduší (zkvalitnění a zkapacitnění veřejné dopravy [nové terminály IDS, modernizace a výstavba železničních tratí], vyvedení dopravy mimo obytnou zástavbu [obchvaty obcí],*

stavby plynovodů a teplovodů [předpoklad nahrazení alespoň části lokálních topenišť] aj.), pokračující absence ZÚR JMK by naopak mohla bránit rozvoji v některých oblastech a v konečném důsledku implikovat zhoršování imisní zátěže. V dané situaci proto MŽP považuje za nejvhodnější dokončit pořízování stávajícího návrhu ZÚR JMK a následně urychleně zpracovat aktualizaci zásad, respektující výsledky vypracované územní studie.“

K námitce, že některé studie byly zcela ignorovány, doplňujeme, že podkladové studie nejsou součástí opatření obecné povahy, a tudíž je výsledný obsah ZÚR nemusí reflektovat, jsou pouze pomocnými dokumenty, které slouží k prověřování jednotlivých záměrů.

K vymezení dálnice D52:

Aktualizace č. 1 PÚR ČR vymezuje koridor pro rychlostní silnici R52 v trase Pohořelice – Mikulov – Drasenhofen/Rakousko (E461). Důvodem jeho vymezení je zkvalitnění silničního spojení Brno – Vídeň. Vazba na rakouskou silniční síť. Součástí TEN-T. Koridor pro tuto kapacitní silnici je již přímo vymezen v trase Pohořelice – Mikulov – Drasenhofen/Rakousko bez jakýchkoliv úkolů pro ministerstva a jiné ústřední správní úřady.

V návrhu ZÚR JMK je vymezen koridorem pro dálnici D52 (v souladu s novelou zákona č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů s platností od 31. 12. 2015).

Nejvyšší správní soud (NSS) sice ZÚR z roku 2011 zrušil, ale v rozsudku jednoznačně potvrdil oprávněnost či přímo nutnost vedení koridoru R52 v trase Pohořelice – Mikulov – Drasenhofen jako součást spojení Vídně s Brnem. Na tuto komunikaci také Nařízení Evropského parlamentu a Rady EU č. 1315/2013 ze dne 11.12.2013 o hlavních směrech Unie pro rozvoj transevropských dopravních sítí klade jeden ze svých koridorů sítě TEN-T (Trans-European Transport Networks tedy celoevropské dopravní sítě). Pojem „celoevropská“ není o sjíždění aut z celé Evropy, ale o významu pro Evropu. Úsek D52 (dříve R52) je zařazen do tzv. Core Network, tedy jádrové sítě, z čehož vyplývá nutnost jejího dobudování do roku 2030.

Nařízení ukládá v čl. 4 odst. b odrážce i) *odstranění míst s nedostatečnou propustností a doplnění chybějících spojení v dopravních infrastrukturách i ve spojovacích bodech mezi nimi v rámci členských států a mezi nimi.* Typickým případem je právě dostavba dálnice D52. Úsekem státní hranice – Mikulov – Pohořelice doplňuje jednak chybějící spojení sousedních států dálničního typu a jednak odstraňuje místa s nedostatečnou kapacitou. Obdobně i Jižní tangenta před Brnem odstraňuje nedostatečně kapacitní úsek trasy od konce D52 v Rajhradě po napojení na D1 v Horních Heršpicích. Nedostatek kapacity není dán jen šířkovým uspořádáním komunikace, ale i úrovněmi křižovatkami v krátkých vzdálenostech, pohybem pěších a cyklistů, nedostatkem úseků pro předjíždění apod.

Nařízení samozřejmě neobsahuje přesné trasování komunikace, ale respektuje státní koncepci. V případě České republiky to je PÚR, která byla schválena vládou ČR v roce 2009 a aktualizována 2015.

Navržením záměru D52/JT – krátký úsek dálnice spojující stávající trasu D52 od jejího konce v křižovatce Rajhrad s dálnicí D2 jižně od stávající, kapacitně nevyhovující, křižovatky Chrlice u Olympie, bude dokončováno dálniční spojení Brno – Vídeň a homogenizována (po dostavbě úseku D1 Hulín – Lipník) dálniční infrastruktura tahu TEN-T přes ČR v rámci Baltsko – jadranského koridoru.

Dálnice D2 sice okrajově prochází městskými částmi Tuřany a Jih, ale nelze jí přiřadit pojem „nový dálniční koridor“ jižní tangenty. Skutečně nový koridor zasahuje v Brně pouze území Chrlic – a pro přesnost je třeba dodat, že západně od D2, tudíž v neobydlené části území. Nový koridor sice o něco přiblíží dopravu k Popovicím, ale zároveň dojde ke zkvalitnění napojení obce na silniční síť. Naopak odvede část dopravy ze silnice I/52 (Vídeňská) a II/152, které prochází krajem obytné části Modřic a Brna Jihu. Dálnice D2 v úseku Brno – Chrlice je kapacitně nedostatečná a její rozšíření je vyvoláno zvyšujícími se intenzitami. Napojení Jižní tangenty rozšíření nevyvolává, pouze jej využívá.

Aby byla síť TEN-T přehlednější, Nařízení č. 1315/2013 seřazuje trasy pod jednotlivé koridory hlavní evropské sítě. Jedním z nich je Baltsko – jadranský, jehož trasy jsou Gdynia – Gdaňsk – Warszawa – Katowice – Ostrava – Brno – Wien – Graz – Villach – Bologna – Ravenna a Szczecin – Ostrava, Katowice – Žilina – Bratislava – Wien, Graz – Koper – Trieste, Udine – Trieste.

Jedná se o koridory multimodální, tedy koridory, kterými jsou vedeny komunikace více dopravních módů. V případě Baltsko – jadranského jde o tahy dálniční a železniční. Samotná existence Baltsko – jadranského koridoru je však starší. Memorandum k němu bylo podepsáno v roce 2006 zástupci ministerstev ČR, Polska, Slovenska, Rakouska a Itálie.

Již tedy deset let silniční část koridoru vede po I/52, R52/D52 a D47/D1 a sice konkrétně na Brněnsku

zastavěnou ulicí Vídeňskou. Začlenění komunikace do koridoru je z hlediska provozu nebo funkce formální. Hlavní význam spočívá v průkazu, že se jedná o komunikaci na preferované síti a tudíž by měla být i preferována z hlediska podpory ze strany EU. Ustavení koridoru v roce 2006 také žádné skokové navýšení dopravy nepřineslo.

Danou problematikou v souvislosti s obavou, že by realizace komunikace vedla k zavlékání dopravy do oblasti Brna a obcí jižní části Brněnské aglomerace se již zabýval Nejvyšší správní soud v rozsudku č. 1 Ao 7/2011-526 ze dne 21. června 2012 v článku [372] cit.: „Námitku navrhovatelů týkající se závěru odůvodnění ZÚR na s. 54, kde má být zcela ignorována skutečnost, že v důsledku výstavby rychlostní silnice R52 by došlo k zásadnímu nárůstu objemu zejména nákladní kamionové dopravy v přímo dotčeném území a v územích navazujících, považuje zdejší soud za nedůvodnou. Zdejší soud předem uvádí, že samotná existence rychlostní silnice kamionovou dopravu negeneruje. Naopak bez existence kapacitního propojení hlavních dopravních os se tranzitní kamionová doprava vyskytuje na komunikacích, na kterých by se objevovat neměla, především na komunikacích II. a III. tříd vedoucích skrze obce. Tento druh dopravy pak nepřiměřeně zatěžuje nedostatečnou dopravní infrastrukturu, a to s dopadem jak na technický stav komunikací, tak na okolní životní prostředí i na veřejné zdraví. Navrhovatelé namítaný výsledný stav, že bude tato doprava pokračovat ve směrech hlavních dopravních tras dálničního typu na území České republiky, je naopak žádoucí. Soud se dále ztotožňuje s vyjádřením odpůrce, že chybějící úsek R52 mezi Pohořelci u Brna a Mikulovem snižuje atraktivitu trasy natolik, aby úbytek dopravy v aglomeraci byl bez dobudování R52 zásadní.“

K vymezení dálnice D43:

Z hlediska prověření variant dálnice D 43 v trase Brno – Moravská Třebová je v návrhu ZÚR JMK D43 řešena v úsecích **Troubsko/Ostrovačice (D1) – Kuřim** ve variantách „Bystrcká“, „Bítýšská“ a „Optimalizovaná MŽP – alternativní, **Kuřim – Lysice** ve variantách „Německá“ a „Optimalizovaná MŽP“, **Lysice – Sebranice** – bez variant a **Sebranice – Velké Opatovice – hranice kraje** – bez variant. Návrh řešení tedy obsahuje i v podání upřednostňovanou tzv. optimalizovanou verzi R43.

V úseku Troubsko/Ostrovačice (D1) – Kuřim a Kuřim – Lysice jsou vymezeny územní rezervy (ve variantách včetně podvariant), a to do doby, než bude možno na základě výsledků podrobnějšího prověření území rozhodnout o výběru varianty.

V článku (269) textové části I. Návrh je v rámci požadavků na uspořádání a využití území uloženo prověřit varianty územní rezervy koridoru dálnice D43 Troubsko/Ostrovačice (D1) – Kuřim – Lysice v návaznosti na koridor dálnice D43 v úseku Lysice – Sebranice – Velké Opatovice – hranice kraje v rámci koncepčního uspořádání území a rozvoje nadřazené dopravní sítě pro tranzitní i zdrojovou a cílovou dopravu v OB3 metropolitní rozvojové oblasti Brno a krajském městě Brně. Kritéria a podmínky pro rozhodování o změnách využití území uvedené v témže bodě jsou multidisciplinárního charakteru, aby postihly nejrůznější aspekty, které by měly být při rozhodování zváženy a zohledněny. Jedná se vedle dopravně inženýrského hodnocení včetně širších souvislostí a vedle územních podmínek a průchodnosti územím také o vlivy na životní prostředí, obyvatelstvo a lidské zdraví a rovněž o socioekonomické důsledky záměru.

V Brně a okolním území (OB3 metropolitní rozvojové oblasti Brno) dochází k vysoké koncentraci požadavků na změny využití území a jejich vzájemnou prostorovou a funkční koordinaci, vzniká kumulace více potenciálních záměrů. Územní rozvoj tohoto prostoru je proto třeba prověřit (včetně vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území) a koordinovat, a to v podrobnějším měřítku, než umožňují ZÚR JMK. Dle § 36 odst. 3 stavebního zákona zásady územního rozvoje ani vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území nesmí obsahovat podrobnosti náležející svým obsahem územnímu plánu, regulačnímu plánu nebo navazujícím rozhodnutím. V ZÚR JMK je proto za účelem podrobného a komplexního posouzení variant nadřazené dálniční a silniční sítě v jádrovém území OB3 metropolitní rozvojové oblasti Brno a ve vnitřním prostoru Brna navržena „Územní studie nadřazené dálniční a silniční sítě v jádrovém území OB3 metropolitní rozvojové oblasti Brno“. Územní studie má mimo jiné (dle rámcového obsahu stanoveného v ZÚR JMK a v měřítku podrobnějším než v ZÚR JMK) *prověřit varianty dálnice D43 v úseku dálnice D1 – Kuřim se zohledněním návazností na varianty D43 navazujícího úseku Kuřim – Lysice z hlediska dopravní účinnosti v celém systému silniční a komunikační sítě OB3 metropolitní rozvojové oblasti Brno a města Brna, územních nároků a v koordinaci s navazujícími záměry*. Odůvodnění vymezení plochy, ve které se ukládá prověření změn jejího využití územní studií, je podrobně popsáno na str. 355 v kap. G.9. textové části II. Odůvodnění ZÚR JMK.

Dle rozsudku NSS 1 Ao 7/2011 k ZÚR JMK ze dne 21. června 2012 článku [86] lze vypracování územní studie stanovenou v ZÚR (viz § 36 odst. 2 stavebního zákona) považovat za relevantní opatření ke kompenzaci

některých negativních kumulativních a synergických vlivů a to v případě, je-li na základě dostupných podkladů možný jen velmi hrubý odhad předpokládané zátěže.

Ačkoliv se podle ustanovení § 36 odst. 1 stavebního zákona územní rezervy z hlediska vlivů na životní prostředí neposuzují, Vyhodnocení vlivů ZÚR JMK na životní prostředí (SEA) v příloze č. 3 obsahuje informativní údaje k územním rezervám. Účelem tohoto informativního přehledu je upozornit na skutečnosti, kterým je nutné se při budoucím prověřování věnovat, tj. neměly by být opomenuty. Konkrétně u územní rezervy pro dálnici D43 v úseku D1 – Kuřim a Kuřim – Lysice v jednotlivých variantách je mj. uvedeno, že při dalším prověřování možnosti využití vymezeného koridoru pro územní rezervu je nutné věnovat pozornost minimalizaci dopadů na obytnou zástavbu, zajistit splnění hlukových limitů a minimalizovat dopady na chráněná přírodní území.

U ostatních úseků D43 Lysice – Sebranice a Sebranice – Velké Opatovice – hranice kraje je posouzení záměru z hlediska dopadů na životní prostředí (tedy i hlukové zátěže, znečištění ovzduší) obsaženo ve “Vyhodnocení vlivů ZÚR JMK na životní prostředí” (tzv. SEA). Dokumentace SEA vyhodnotila přípustnost jednotlivých záměrů z hlediska vlivů na životní prostředí a z hlediska vlivů na lidské zdraví. Sledované položky (mj. ovzduší, obyvatelstvo, lidské zdraví) v sobě zahrnují i hodnocení potenciálních negativních vlivů uvedených v námitce.

Vyhodnocení je uvedeno zejména v kap. A.6.9. „Souhrnné vyhodnocení vlivů ploch a koridorů na sledované složky životního prostředí“ dokumentace SEA (od str. 180) a v příloze 2 kap. A dokumentace SEA „Hodnocení záměrů“ se závěrem, že využití koridorů je možné za předpokladu uplatnění navržených opatření SEA, které jsou uvedeny v příloze 2 dokumentace SEA „Hodnocení záměrů“. Závěry hodnocení jsou promítnuty do výrokové části ZÚR JMK.

ZÚR JMK tak vymezují dálnici D43 komplexně a vzájemných souvislostech s využitím jak návrhových ploch, tak územních rezerv s možností variantního řešení v daných úsecích.

Námitka č. 3, nečinnost kraje při nápravě protiprávního stavu zatížení životního prostředí – návrh je v rozporu s požadavky udržitelného rozvoje území, což představuje neproporcionální zásah do práv obcí včetně podatelů, **se zamítá.**

Odůvodnění:

K bodu 3.1. ke stávajícímu stavu zatížení území uvádíme, že opatření k dosažení požadované kvality ovzduší, jejímu udržení a dalšímu zlepšení, ze kterých budou vycházet orgány ochrany ovzduší, veřejná správa a samospráva dle svých kompetencí v rámci řízení kvality ovzduší dle zákona č. 201/2012 Sb., o ochraně ovzduší, ve znění pozdějších předpisů a v souladu s obecnou povinností pečovat o rozvoj obce a kraje a jejich území stanovuje Program zlepšování kvality ovzduší aglomerace Brno (květen 2016). Mezi opatřeními ke snížení emisí a požadovanému zlepšení kvality ovzduší stanovenými programem v kapitole E. 3. jsou i opatření územně plánovací, která jsou součástí řešení návrhu ZÚR JMK. Jedná se o páteřní síť kapacitních silnic, silnic I. a II. třídy a v neposlední řadě železniční tratě.

V kap. A.3. textové části dokumentace SEA jsou obsaženy údaje o současném stavu životního prostředí (ovzduší, lidské zdraví – hluková zátěž obyvatelstva). Projektant při hodnocení záměrů z těchto údajů vycházel, viz příloha č. 2 dokumentace SEA. Údaje z imisního monitoringu jsou shrnuty na str. 77 dokumentace SEA včetně naměřených hodnot na stanicích v Brně. Z těchto údajů projektant při hodnocení vycházel.

V předmětném území dle údajů ČHMÚ došlo k významnému zlepšení. Dle hodnot naměřených na měřicí stanici Brno – Tuřany (která má reprezentativnost až 50 km) lze vyhodnotit v uplynulých letech imisní zatížení lokality sledovanými škodlivinami jako mírně znečištěné. Imisní limity pro posuzované škodliviny zde nejsou překračovány poslední 4 roky. Hodnoty pro průměrné denní koncentrace PM₁₀ je zde překračován několikrát násobně, ale stanovený maximální počet překročení imisního limitu za rok (tj. 35x ročně) překročen poslední 4 roky nebyl. Průměrné roční koncentrace sledovaných škodlivin imisní limity splňují. Dokumentace SEA uvádí a hodnotí méně příznivý stav, než by odpovídalo aktuální situaci, která se zjevně s postupem času zlepšuje.

Dodáváme, že stanice Brno – Lány (v námitce označená jako Brno – Bohunice) je umístěna v podstatně více zatížené části Brna, resp. v území s mnohem vyšší koncentrací zdrojů emisí, než by odpovídalo oblasti Brno – Bosonohy, Troubska a Ostrovic.

Intenzity dopravy na dálnici D1 jsou v prostoru Bohunic podstatně vyšší (58,9 tis. voz./den – stav v roce 2010) než u Troubska a Bosonoh (45,7 tis. voz./den), nemluvě o blízkosti další silně zatížené komunikace silnice č. 52 (28 tis. voz./den).

Z tohoto hlediska by byla více reprezentativní stanice Tuřany, která je umístěna sice ve větší vzdálenosti, ale v charakterově podobnější lokalitě. Na této stanici byl limit překročen naposledy v roce 2011, za období 2012 – 2014 byl splněn, z toho v posledním roce 2014 s velmi výraznou rezervou.

Nicméně ještě vhodnější je použití map rozložení znečištění ovzduší dle ČHMÚ. Český hydrometeorologický ústav zpracovává každoročně tzv. prostorovou interpretaci naměřených hodnot, která na základě výsledků imisního monitoringu a s pomocí sofistikovaných modelových nástrojů počítá celoplošnou zátěž území ve čtvercové síti 1x1 km. Její uplatnění jakožto podkladu pro informaci o výskytu nadlimitních hodnot je zakotvena i v zákoně o ochraně ovzduší (§ 11 zákona).

Z mapování je zřejmé, že přinejmenším v posledních dvou letech nebylo překročení limitu v předmětné oblasti zaznamenáno vůbec a i při použití 5letého průměru bylo překročení zaznamenáno jen v jediném bodě: na okraji Troubska, kde byl překročen limit pro benzo(a)pyren o 1 % (tj. 1,01 ng.m⁻³).

Z analýzy současné imisní zátěže tak spíše naopak vyplývá, že umístění záměrů do zmíněné oblasti ve vztahu k limitům znečištění ovzduší nic nebrání.

Tím je ovšem řešena pouze otázka současné zátěže, nikoli zátěže potenciální – po umístění záměrů. Zde je nutno konstatovat, že stávající podkladové studie opravdu neposkytují odpověď na otázku, zda lze dané stavby v tomto prostoru umístit či nikoliv, a to bez ohledu na to, kolik podkladových studií bylo k dispozici. Důvodem je právě to, že tyto studie nemodelovaly komplexně všechny záměry v území v celém příčinném řetězci „dopravní zatížení – imisní a hluková zátěž – zdravotní rizika obyvatel“. Bez takové studie není vhodné o otázce, kterou z variant D43 do území lze umístit či nikoliv, autoritativně rozhodnout.

Obdobná situace je i v případě hluku, kde je problematika komplikovanější o to, že úroveň hluku lze účinně snižovat pomocí technických opatření (protihlukové valy a stěny) i na relativně malém prostoru. Jak ukazují zkušenosti z praxe, i vzdálenost několika málo desítek metrů může být při vhodném technickém řešení ke splnění limitů zcela dostačující. Zde pak hrají roli zcela lokální faktory, např. hloubka zářezu komunikace, převýšení terénu, rampy křižovek apod. Bez detailního modelování tak nelze o potenciální úroveň hlukové zátěže zástavby v území specifikovat.

V souhrnu je tak nutno konstatovat, že:

- současné znečištění ovzduší v území nepřekračuje stanovené limity a nebrání tedy umístění nových záměrů. Není však zřejmé, zda tomu tak bude i v součtu s novými záměry.
- u hluku pravděpodobně existuje možnost technické ochrany obyvatel před hlukem z dopravy na úroveň limitů, toto je však nutno potvrdit na základě detailní studie
- dosavadní podklady neumožňují tuto otázku zodpovědět. Rozhodně však neplatí, že by tyto záměry bylo možné bez dalšího posouzení označit za nerealizovatelné.

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. ... Samotné 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.“

V Programu zlepšování kvality ovzduší aglomerace Brno je uvedeno cit.: „Ke snížení imisní zátěže z dopravy v území je navíc nutno vždy uplatňovat soubor více vzájemně provázaných nástrojů, směřujících k redukci objemu automobilové dopravy a současně i k jejímu převedení na komunikace vedené mimo obytnou zástavbu.

Přitom platí, že zatímco u menších obcí je hlavní pozornost soustředěna na ochranu obyvatel před tranzitní dopravou (obchvaty, omezování nákladních vozidel), u větších měst a zejména u Brna nabývají na významu i dopravně-organizační opatření, jejichž cílem je snížení celkového objemu individuální dopravy.

Tohoto cíle je v současné silně motorizované společnosti možné dosáhnout pouze pomocí kombinace více typů opatření, kdy je znevýhodnění individuální dopravy (např. omezení parkování, zákazy vjezdu, preference veřejné hromadné dopravy) doprovázeno nabídkou vhodných alternativ (zejména komfortní veřejná hromadná doprava). Důležité je, aby byla zachována mobilita obyvatel a omezení se týkalo jen zvoleného způsobu dopravy. Opatření pro snížení objemu dopravy ve městě je tak nutno vnímat jako funkční celek, kdy k dosažení potřebného zlepšení je nutno obvykle realizovat větší počet vzájemně provázaných aktivit.“

Dále je v Programu uvedeno, cit.: „Pro plánování, povolování nebo realizaci nových dopravních projektů, které budou rovněž ovlivňovat kvalitu ovzduší v aglomeraci Brno, se budou uplatňovat nové přísnější podmínky, aby nedocházelo k nežádoucímu zvyšování imisní zátěže:

- *Při povolování nových komunikací v lokalitách s překročenými limity znečištění ovzduší realizovat v nejvyšší možné míře technická nebo kompenzační opatření, která zajistí, že v obytné zástavbě nedojde ke zhoršení imisní zátěže v porovnání s výchozím stavem.“*

Tato podmínka zohledňuje požadavek MŽP uplatněný v rámci stanoviska 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 „Program zlepšování kvality ovzduší aglomerace Brno – CZ06A“.

Výše uvedené dokládá, že hypotéza podatele o nemožnosti umísťování staveb do území s překročenými limity znečištění ovzduší a o jejich nerealizovatelnosti je mylná.

K výtce, že *není ani rámcově vyhodnoceno, zda je budoucí realizace záměrů, pro něž návrh ZÚR JMK vymezuje územní rezervy, vůbec možná a přípustná* uvádíme, že územní rezervy se z hlediska vlivů na životní prostředí ani dopadů na veřejné zdraví neposuzují (§ 36 odst. 1 stavebního zákona), neboť účelem územní rezervy je chránit území pro záměr, který nelze bez prověření potřeby realizace a jeho plošných nároků umístit do území. Na základě principu předběžné opatrnosti je však ve Vyhodnocení vlivů ZÚR JMK na udržitelný rozvoj území (v příloze č. 3 „Informativní údaje k územním rezervám“) popsána problematika, které musí být při prověřování možností budoucího využití pro daný účel a při upřesnění vymezení koridoru věnována zvýšená pozornost. Účelem informativního přehledu je upozornit na skutečnosti, kterým je nutné při budoucím prověřování věnovat pozornost, tj. neměly by být opomenuty.

Při předběžném posouzení koridorů územních rezerv neshledal projektant u žádného z koridorů takový střet se zájmy ochrany životního prostředí dle jednotlivých složek, který by vyloučil již v této fázi realizovatelnost záměru, pro nějž byla územní rezerva vymezena.

S citovanými částmi rozsudku NSS v bodě 3.2 podání se ztotožňujeme a dodáváme, že projektant předběžně posoudil všechny varianty D43 jako realizovatelné viz výše. Vzhledem k velké míře nejistoty však nemohl doporučit k výběru výslednou variantu bez podrobnějšího prověření návazností v řešeném území, a proto navrhl jejich vymezení jako územní rezervy a zpracování územní studie. Právě územní studie umožňuje komplexní prověření územních rezerv (holistický pohled na věc), tedy prověření reálnosti, potřeby i účinnosti záměrů, pro něž jsou územní rezervy vymezeny, v podrobném měřítku a ve všech souvislostech. Vymezením variantních koridorů územních rezerv je zajištěna ochrana území pro možné umístění a realizaci záměru v jiné variantě či podvariantě zvolené dopravní koncepce. Jedním ze závěrů územní studie současně bude podnět ke zrušení územní ochrany těch variant a podvariant záměrů, jež budou v podrobném prověření a posouzení vyhodnoceny jako horší nebo již nepotřebné.

Upozorňujeme, že citace z rozsudku NSS č. j. 1 As 135/2011-254 uvedená v podání obce se vztahuje k umísťování stavby, v němž má právě místo posuzování splnění imisních limitů pro záměr.

K bodu 3.3 uvádíme, že neignorujeme stávající stav zatížení. Výše k bodu 3.1 jsme uvedli, z jakých podkladů projektant při hodnocení vycházel. Současně jsme se již vyjádřili k možnosti umísťování záměrů do území s překročenými imisními limity.

Koncepční řešení ZÚR JMK jako celek bylo předmětem hodnocení Vyhodnocení vlivů ZÚR JMK z hlediska vlivů na životní prostředí. V celkovém závěru vyhodnocení zpracovatel SEA ZÚR JMK upozorňuje na nutnost urychleného prověření a dořešení problematiky uspořádání nadřazené dálniční a silniční sítě v jádrovém území

OB3 metropolitní rozvojové oblasti Brno, které je vymezeno jako plocha, ve které se ukládá prověření změn jejího využití územní studií. Dále uvádí, že potenciálně negativní vlivy a potenciálně významně negativní vlivy na sledované složky životního prostředí identifikované v rámci vyhodnocení jednotlivých ploch a koridorů vymezených ZÚR JMK lze minimalizovat či vyloučit zajištěním provedení opatření navrhovaných zpracovatelem SEA ZÚR JMK. Potenciálně pozitivní vlivy byly vyhodnoceny zejména v případě ploch a koridorů dopravní infrastruktury a protipovodňových opatření ve vztahu k obyvatelstvu a lidskému zdraví.

Ke studiím MUDr. Volfa a RNDr. Kostkana konstatujeme, že tyto podkladové studie nejsou součástí opatření obecné povahy, a tudíž nemusí reflektovat výsledný obsah ZÚR, jsou pouze pomocnými dokumenty, které slouží k prověřování jednotlivých záměrů.

Dále považujeme za nutné uvést následující skutečnosti:

V diskusi o variantách realizace dopravních záměrů se nesmí opomenout skutečnost, že účelem realizace navrhovaných komunikací je životní prostředí obyvatel zlepšit, nikoli zhoršit. Přitom platí, že největší zátěži jsou jednoznačně vystaveni obyvatelé centrální části Brna. Důvod pro trasování určitých komunikací přes jmenovanou oblast (Bosonohy, Troubsko, Ostopovice atd.) je jednoduše v tom, že v této poloze mají dané komunikace největší potenciál ke zlepšení situace v centru Brna. Tento závěr považujeme za nepochybnitelný, vychází shodně ze všech relevantních studií. Otázkou je pouze to, zda uvedené komunikace lze realizovat bez zvýšení zátěže bytí malé části obyvatel, žijících podél tras nových komunikací, nad úroveň limitů. Ale jejich přínos ke snížení součtového zdravotního rizika populace je zcela jednoznačný.

Naznačený předpoklad, že vyloučením navržených komunikací v uvedené oblasti se zátěž obyvatel dotčených obcí zásadně sníží, se může ukázat jako mylný, což je další argument pro nutno zadání komplexní územní studie.

V případě, že dopravní spojení dálnic D1 a D43 bude posunuto více na západ, bude většina dopravy ve směru sever-jih nadále realizována přes tento prostor, tedy po dálnici D1, na níž je již velmi obtížné dále zvyšovat účinnost opatření k ochraně obyvatel. Naproti tomu na nové silnice, které se teprve budou stavět, lze klást mnohonásobně větší požadavky. Ve výsledku se tak může dokonce ukázat, že konzervace zátěže v koridoru D1 je pro okolní obyvatele horší a bude způsobovat trvalé překračování limitů, zatímco rozložení části zátěže na novou silnici by umožnilo tyto limity splnit. Tuto otázku opět nelze zodpovědět bez detailního namodelování celé situace.

Překračování imisních limitů v Bohunicích, které je prezentováno v této námitce, je naopak silným argumentem pro odlehčení dálnice D1 v úseku Ostopovice – Brno-Centrum. Snížení zátěže na tomto úseku lze nejlépe dosáhnout realizací kapacitních komunikací, které byly obsaženy v původním návrhu ZÚR JMK z roku 2011, zejména jihozápadní tangenty.

Ve vyhodnocení námítky jsme se vyjádřili ke stávajícímu stavu zatížení území, k realizovatelnosti záměrů, k navrhované koncepci v návrhu ZÚR JMK a k důvodům uložení zpracování územní studie. Z vyhodnocení námítky je zřejmé, že zvolený postup je odůvodněný a nepředstavuje neproporcionální zásah do práv obcí, neboť navrhuje takové řešení, které je *nejšetrnějším ze způsobů vedoucích ještě rozumně k zamýšlenému cíli*.

Námítka č. 4, návrh je v rozporu se základním cílem územního plánování na vytváření předpokladů pro výstavbu, což představuje neproporcionální zásah do práv obcí, **se zamítá.**

Odůvodnění:

Návrh ZÚR JMK obsahuje řešení celé páteřní silniční infrastruktury, jsou vymezeny plochy a koridory návrhové (veřejně prospěšné stavby) a územní rezervy. Součástí řešení je i území centra kraje jak jsme již uvedli u námítky č. 1 a 2. Jako podklad pro zpracování ZÚR JMK byla zadána dokumentace „Zhodnocení potenciálu území a modelových stavů silniční sítě Jihomoravského kraje“, která prověřovala koncepční scénáře uspořádání sítě, a to koncepční scénář B „Rozvojový – studie Strnad“ a koncepční scénáře C „Rozvojový – Generel dopravy JMK, R43 v Bystrcké stopě“ a D „Rozvojový – Generel dopravy JMK, R43 v Bítýšské stopě, R55 – var. Kalčík“. V návrh ZÚR JMK je navrženo koncepční řešení v koncepčním scénáři C, které bylo vyhodnoceno jako nejúčinnější. Při vymezování ploch a koridorů silniční infrastruktury umožňuje uplatnit dílčí podvarianty, případně etapová řešení.

K ignorování stávajícího stavu zatížení území jsme se vyjádřili u námítky č. 3.

Kraj řešením v návrhu ZÚR JMK dostal povinností uvedeným v § 18 odst. 1 *vytvářet předpoklady pro výstavbu*

a pro udržitelný rozvoj území... podrobněji u předchozích námitek.

Námítka č. 5, návrh je v rozporu se zadáním ZÚR JMK, **se zamítá.**

Odůvodnění:

Obsahem Zadání ZÚR v souvislosti s vydanými ZÚR se již zabýval Nejvyšší správní soud v rozsudku č. 1 Ao 7/2011-526 ze dne 21. června 2012 v článku [252] cit.: „Proces pořizování územněplánovací dokumentace je dynamický, obsah návrhu dokumentace se proměňuje v čase tak, jak tento proces prochází jednotlivými fázemi. Ze stavebního zákona nelze dovodit příkaz, aby návrh zásad územního rozvoje byl identický s obsahem schváleného zadání, nýbrž toliko pokyn, aby návrh ze schváleného zadání vycházel (§ 37 odst. 1, srov. rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 24. 11. 2010, č. j. 1 Ao 5/2010 – 169, publ. pod č. 2266/2011 Sb. NSS). Rovněž to neznamena, že by mělo kontinuálně s proměnou obsahu návrhu ZÚR docházet i k aktualizaci podkladových studií. Tyto podkladové studie nejsou součástí opatření obecné povahy, a tudíž nemusí reflektovat výsledný obsah zásad územního rozvoje, jsou pouze pomocnými dokumenty, které slouží k prověřování realizovatelnosti, limitů a smysluplnosti (účinnosti) jednotlivých záměrů.“

K bodu 5.1

ZÚR JMK ze schváleného zadání vychází. V zadání nelze konkretizovat, zda bude záměr vymezen jako návrh nebo jako územní rezerva. Tento závěr lze učinit až v rámci rozpracovaného návrhu. K navrhované územní studii uvádíme, že v bodě 15. v zadání ZÚR JMK je obsažen požadavek na vyhodnocení potřeb vymezení ploch a koridorů, ve kterých je potřeba uložit prověření změn jejich využití územní studií.

K bodu 5.2

V rámci hodnocení záměrů byla zohledněna stávající zátěž území hlukem viz kap. A.3.3. *Lidské zdraví* dokumentace SEA.

K bodu 5.3

ZÚR JMK ze schváleného zadání vychází (viz výše citace z rozsudku). K vymezení návrhu x územní rezervy viz k bodu 5.1.

Námítka č. 6, návrh je v rozporu se smyslem a účelem institutu územní rezervy, **se zamítá.**

Odůvodnění:

Jak jsme již uvedli výše, návrh ZÚR JMK obsahuje řešení celé páteřní silniční infrastruktury, jsou vymezeny plochy a koridory návrhové (veřejně prospěšné stavby) a územní rezervy. Součástí řešení je i území centra kraje jak jsme již uvedli u námítky č. 1 a 2. Jako podklad pro zpracování ZÚR JMK byla zadána dokumentace „Zhodnocení potenciálu území a modelových stavů silniční sítě Jihomoravského kraje“, která prověřovala koncepční scénáře uspořádání sítě, a to koncepční scénář B „Rozvojový – studie Strnad“ a koncepční scénáře C „Rozvojový – Generel dopravy JMK, R43 v Bystrcké stopě“ a D „Rozvojový – Generel dopravy JMK, R43 v Bítýšské stopě, R55 – var. Kalčík“. V návrh ZÚR JMK je navrženo koncepční řešení podle koncepčního scénáře C, které bylo vyhodnoceno jako nejúčinnější. Při vymezování ploch a koridorů silniční infrastruktury umožňuje uplatnit dílčí podvarianty, případně etapová řešení.

Uváděný § 38 odst. 2 stavebního zákona se vztahuje k záměrům, které jsou vymezeny jako návrhové. V případě vymezení návrhové plochy a jejího zařazení jako veřejně prospěšné stavby musí být vymezeno v územně plánovací dokumentaci jednoznačné řešení z důvodu rozhodování stavebního úřadu v rámci stavebně správních řízení. U územních rezerv se teprve prověřuje potřeba a plošný nárok, lze je tedy vymezit variantně. Následně po prověření se vymezí invariantní návrhová plocha nebo koridor určený k realizaci záměru. Změnit územní rezervu na plochu nebo koridor umožňující stanovené využití lze jen na základě aktualizace ZÚR.

Námítka č. 7, nebyly posouzeny kumulativní a synergické vlivy všech záměrů obsažených v návrhu ZÚR JMK, **se zamítá.**

Odůvodnění:

K návrhu ZÚR JMK je zpracováno Vyhodnocení vlivů ZÚR JMK na udržitelný rozvoj území, jehož součástí je „Vyhodnocení vlivů ZÚR JMK na životní prostředí“ (tzv. SEA) obsahující posouzení záměrů z hlediska dopadů na životní prostředí. V SEA jsou hodnoceny všechny vlivy uvedené v bodě 6 Přílohy stavebního zákona tj. včetně vlivů synergických a kumulativních (viz zejména kap. A.6. SEA a příloha 2 dokumentace SEA Hodnocení záměrů).

V příloze 1 dokumentace SEA je uvedeno metodické vysvětlení zpracování dokumentace.

K vymezení územních rezerv uvádíme, že podle § 36 odst. 1 stavebního zákona se územní rezervy z hlediska vlivů na životní prostředí neposuzují, neboť účelem územní rezervy je chránit území pro záměr, který nelze bez prověření potřeby realizace a jeho plošných nároků umístit do území. Problematika, které musí být při prověřování možností budoucího využití pro daný účel a při upřesnění vymezení koridoru věnována zvýšená pozornost, je popsána na základě principu předběžné opatrnosti ve Vyhodnocení vlivů ZÚR JMK na udržitelný rozvoj území v příloze č. 3 „Informativní údaje k územním rezervám“. Účelem informativního přehledu je upozornit na skutečnosti, kterým je nutné při budoucím prověřování věnovat pozornost, tj. neměly by být opomenuty.

Dle stavebního zákona je územní rezerva tvořena územím (plochou nebo koridorem), jehož případné budoucí využití pro uvažovaný záměr se má teprve prověřit. Podstatným charakteristickým znakem územní rezervy je její dočasnost. Toto omezení by mělo trvat co nejkratší dobu, tj. dobu nezbytnou pro prověření možnosti využití území pro stanovený záměr. V textové části I. návrh ZÚR JMK je v kap. I. *Vymezení ploch a koridorů, ve kterých se ukládá prověření změn jejich využití územní studií* uveden termín pro zpracování územní studie cit.: „Pořizování územní studie bude zahájeno bezodkladně po vydání ZÚR JMK. Po vložení dat o územní studii do evidence územně plánovací činnosti bude bezodkladně pořízena aktualizace ZÚR JMK.“

K výhradám zpracování územní studie uvádíme, že postup přednostního pořízení ZÚR JMK a následné zpracování územní studie vyplývá z požadavku stavebního zákona, který ukládá pořízení ZÚR JMK zahájit bezodkladně po jejich zrušení (viz. § 42 odst. 6) stavebního zákona). Pořizování ZÚR JMK bylo zahájeno neprodleně po vydání rozsudku NSS v roce 2012. V rámci zpracování ZÚR JMK projektant dospěl k závěru, že je třeba zpracovat územní studii v navrženém rozsahu pro řádné posouzení kumulativních a synergických vlivů, ke kterým dochází zejména na území města Brna.

V rámci aktualizace ZÚR JMK bude zpracováno posouzení vlivů Aktualizace ZÚR JMK na udržitelný rozvoj území. Pro účely tohoto posouzení bude zpracováno vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území, jehož součástí bude také vyhodnocení vlivů na životní prostředí s náležitostmi stanovenými v příloze stavebního zákona.

Dokumentace Vyhodnocení vlivů ZÚR JMK na životní prostředí (dokumentace SEA) obsahuje hodnocení jednotlivých navrhovaných záměrů (viz příloha č. 2) a hodnocení koncepce ZÚR JMK jako celku, a to v kapitole 6.9. „Souhrnné vyhodnocení vlivů ploch a koridorů na sledované složky životního prostředí“. Pro celou koncepci jsou navržena opatření pro předcházení, snížení nebo kompenzaci všech zjištěných nebo předpokládaných závažných záporných vlivů na životní prostředí v kapitole 8 dokumentace SEA. Součástí vyhodnocení je rovněž vyhodnocení vlivů sekundárních, kumulativních, synergických, krátkodobých, střednědobých a dlouhodobých, trvalých a přechodných, kladných a záporných viz příloha č. 2 dokumentace SEA.

Hodnocení SEA a Natura je promítnuto do textové části I. návrhu ZÚR JMK požadavků na uspořádání a využití území a úkolů pro územní plánování k jednotlivým záměrům.

K absenci posouzení kumulativních a synergických vlivů záměrů dálnice D52 a D52/JT uvádíme, že záměry byly v návrhu ZÚR JMK posouzeny a vyhodnoceny včetně jevů kumulativních a synergických.

K absenci posouzení kumulativních a synergických vlivů pro přeložky silnice I/38 (obchvat Znojma) uvádíme, že návrh ZÚR JMK zpřesňuje koridor kapacitní silnice S8 dle Aktualizace č. 1 PÚR ČR vymezením koridoru přeložky silnice I. třídy I/38 Blížkovice (hranice kraje) – Znojmo – Hatě – hranice ČR / Rakousko (DS07, DS08, DS09). Záměr byl v návrhu ZÚR JMK posouzen a vyhodnocen včetně jevů kumulativních a synergických.

Posouzení záměrů z hlediska dopadů na životní prostředí (tedy i hlukové zátěže, znečištění ovzduší) je obsaženo ve „Vyhodnocení vlivů ZÚR JMK na životní prostředí“ (tzv. SEA). Dokumentace SEA vyhodnotila přípustnost záměrů z hlediska vlivů na životní prostředí a z hlediska vlivů na lidské zdraví včetně vyhodnocení jevů kumulativních a synergických.

Vyhodnocení je uvedeno zejména v kap. A.6.9. „Souhrnné vyhodnocení vlivů ploch a koridorů na sledované složky životního prostředí“ dokumentace SEA (od str. 180) a v příloze 2 dokumentace SEA „Hodnocení záměrů“ se závěrem, že využití koridorů výše uvedených záměrů je možné za předpokladu uplatnění navržených opatření SEA, které jsou uvedeny v příloze 2.

K absenci posouzení kumulativních a synergických vlivů pro přeložku dálnice D55 (obchvat Břeclavi) uvádíme, že PÚR ČR 2008 v odstavci (109) kapitoly 5 „Koridory a plochy dopravní infrastruktury“ vymezila koridor pro rychlostní silnici R55 v úseku Olomouc – Přerov a dále Napajedla – Uherské Hradiště – Hodonín – Břeclav –

hranice ČR (– Wien). Úkolem stanoveným pro ministerstva a jiné ústřední správní úřady bylo prověřit proveditelnost rozvojového záměru v úseku R55 Břeclav – st. hranice. V souvislosti s úkolem vyplývajícím z PÚR ČR 2008, která uložila MD v součinnosti s MŽP a krajem Jihomoravským v čl. (109) prověřit proveditelnost rozvojového záměru v úseku R55 Břeclav – st. hranice, nechalo v roce 2008 Ministerstvo dopravy zpracovat „Vyhledávací studii rychlostní silnice R55 Břeclav (D2) – hranice ČR / Rakousko“ a následně „Komparativní studii R52 Pohořelice – Mikulov – hranice ČR / Rakousko a R55 Břeclav (D2) – hranice ČR / Rakousko“, která porovnávala dopravní, ekonomické a ekologické parametry variant kapacitního spojení Brno – Vídeň. Výsledek prověřování byl promítnut do Usnesení vlády ČR č. 713/2010, kterým je odsouhlaseno propojení rychlostní silnice R52 s dálnicí A5 na území Rakouské republiky na česko – rakouské státní hranici mezi městy Mikulov a Drasenhofen a je potvrzeno vybudování obchvatu Břeclavi silnicí I. třídy ve dvoupruhovém uspořádání. Na základě provedené revize evropské dopravní sítě byla R52 potvrzena v síti TEN-T. Ministerstvo dopravy a Ministerstvo životního prostředí odsouhlasilo splnění úkolu v čl. (109) a v PÚR ČR, ve znění Aktualizace č. 1 byl nahrazen text „úsek Olomouc – Přerov a dále Napajedla – Uherské Hradiště – Hodonín – **Břeclav – hranice ČR (– Wien)**“ textem „úsek Olomouc – Přerov a dále Napajedla – Uherské Hradiště – Hodonín – **D2**“. KrÚ JMK tak v souladu s Aktualizací č. 1 PÚR přeložku dálnice D55 (obchvat Břeclavi) v ZÚR JMK nevymezil.

Hodnocením záměrů v dokumentaci SEA se již zabýval Nejvyšší správní soud v rozsudku č. 1 Ao 7/2011-526 ze dne 21. června 2012 v článku [218] cit.: „*Nejvyšší správní soud konstatuje, že v části stanoviska SEA označené jako „Stručný popis vyhodnocení“ je uvedeno, že předmětem hodnocení jsou plochy a koridory dle PÚR 2008, plochy a koridory nadmístního významu a územní rezervy. Navrhovatelé mají pravdu v tom, že posouzení vlivů ZÚR na životní prostředí je založeno na hodnocení jednotlivých koridorů (event. jejich dílčích úseků). Soud v tom však nespátřuje rozpor se zákonem. Ba naopak považuje takový postup za jediný možný, neboť pouze takto lze relativně podrobně posoudit vlivy jednotlivých záměrů, pro jejichž realizaci stanoví ZÚR předpoklady, a učinit rozhodnutí o výběru varianty. Posouzení musí být zaměřeno na vlivy všech ploch a koridorů obsažených v návrhu ZÚR, včetně jejich vzájemného ovlivňování. Koncepti jako celek lze totiž považovat za souhrn jednotlivých ploch a koridorů v jejich vzájemných souvislostech a interakci.*“

Ke koncepci Ing. Strnada uvádíme, že koncepce dopravy v Jihomoravském kraji, uplatněná v ZÚR JMK, navazuje na dlouhodobě sledované zásady a principy rozvoje území a nadřazené dopravní infrastruktury. Koncepční scénář B „Rozvojový – studie Strnad“ byl posuzován v rámci modelování a srovnán s dalšími koncepčními scénáři z dopravního hlediska. Alternativní koncepce Ing. Strnada nemohla být komplexně posuzována v návrhu ZÚR JMK vzhledem k jejímu rozporu s Politikou územního rozvoje ČR. K alternativní dopravní koncepci Ing. Strnada se vyjádřil Nejvyšší správní soud v rozsudku 1 Ao 7/2011 k ZÚR JMK ze dne 21. června 2012 ve kterém v článku [143] uvedl cit.: „*Tzv. alternativní dopravní koncepce Ing. Strnada je v podstatné části založena právě na neexistenci rychlostní komunikace R52 a realizaci spojení Vídně s Brnem přes Břeclav a dále spojení Vídně s Prahou přes Znojmo. Tím se tato koncepce dostává do evidentního rozporu s obsahem PÚR 2008, a proto nemohla v rámci pořizování ZÚR aspirovat na postavení komplexní alternativy řešení koridorů dopravní infrastruktury nadmístního významu. **Alternativní koncepce dle návrhu Ing. Strnada je tedy v podmínkách platné politiky územního rozvoje nerealizovatelná.** Nelze proto odpůrci vyčítat, že v rámci pořizování ZÚR, zejména ve fázi posuzování vlivů návrhu ZÚR na udržitelný rozvoj území, nepracoval s komplexní alternativou řešení dopravní infrastruktury na území kraje vycházející ze studie Ing. Strnada.*“

Aktualizace č. 1 PÚR ČR, kterou Vláda ČR schválila usnesením č. 276 ze dne 15. dubna 2015, potvrdila koncepci obsaženou v návrhu ZÚR JMK zpřesněním vymezení kapacitní silnice R43 a R55.

Studie MUDr. Volfa a RNDr. Kostkana se zabývají porovnáním dopravních koncepcí pro Jihomoravský kraj (oficiální koncepce ZÚR JMK 2011 a alternativní koncepce Ing. Strnada 2012) z hlediska vlivů na veřejné zdraví a životní prostředí. Vzhledem k tomu, že alternativní koncepce Ing. Strnada nemohla být v návrhu ZÚR JMK zohledněna jako celek pro její rozpor s PÚR, není namístě ani porovnávání dopravní koncepce ZÚR JMK 2011 a tzv. alternativní koncepce Ing. Strnada 2012. Tyto podkladové studie nejsou součástí opatření obecné povahy, a tudíž nemusí reflektovat výsledný obsah ZÚR, jsou pouze pomocnými dokumenty, které slouží k prověřování jednotlivých záměrů.

Nutno dodat, že i když je pro pořizování zásad územního rozvoje politika územního rozvoje závazná, KrÚ prověřil v rámci modelování koncepční scénář B „Rozvojový – studie Strnad“, zda není důvod pro změnu PÚR. Výsledky modelového zatížení pro variantu B jasně ukazují, že varianta má nízkou dopravní účinnost. Koncepce uspořádání nadřazené sítě Jihomoravského kraje, tzv. „velké V“ nemá ve vztahu k Rakousku a ani sousedním krajům pozitivní vliv, nýbrž naopak. Varianta svým pojetím dopravní koncepce nevytváří předpoklady pro rozvoj území především v metropolitní rozvojové oblasti OB3 Brno. Celkově lze variantu B hodnotit jako variantu

s nedostatečným pozitivním účinkem v porovnání s nezbytnou realizací nových, technicky i ekonomicky náročných kapacitních staveb a za dopravně nevhodnou pro některé úseky stávající komunikační sítě.

K přeshraničnímu posouzení uvádíme, že návrh ZÚR JMK byl projednán v souladu se stavebním zákonem. Pořizovatel požádal Ministerstvo zahraničních věcí ČR o předání dokumentace ZÚR JMK příslušným orgánům sousedních států (Slovenská republika, Republika Rakousko) s nabídkou konzultací. Současně informoval o zahájení projednání sousední regiony a kontaktní body ESPOO úmluvy včetně zaslání návrhu ZÚR JMK a Vyhodnocení vlivů ZÚR JMK na udržitelný rozvoj území. Slovenská strana projevila o konzultace zájem. Konzultace proběhly v roce 2015. Rakouská strana neprojevila o konzultace zájem.

K namítané „salámové metodě“ a neposouzení koncepce jako celku uvádíme, že ZÚR JMK jsou řešeny v rozsahu celého kraje – řešení obsahující pro jednotlivé záměry jak úseky návrhové, tak úseky vymezené formou územních rezerv, včetně stanovené podmínky zpracování územní studie jako podkladu pro rozhodování o variantách – je řešením kompletním a je v souladu se stavebním zákonem a jeho prováděcími předpisy. Pořizovatel se povinnosti pořídit hodnocení SEA v žádném případě nevyhýbá. Stanovení podmínky územní studie na složité území okolí města Brna je zvoleno z důvodů objektivního srovnání, aby nástroji územního plánování bylo umožněno podrobnější prověření u dopravních záměrů v předmětném území, pro které bude zpracována také hluková a rozptylová studie.

Námítka č. 8, návrh ZÚR JMK je ve vztahu k vymezení koncepce rozvoje dopravní infrastruktury vnitřně rozporný, neboť ji zároveň jako celek nevymezuje s ohledem na údajnou potřebu dalších dat a studií a na druhé straně její podobu jasně předjímá, **se zamítá.**

Odůvodnění:

Domněnka podatele, že pořizovatel má ve skutečnosti o jím preferované dopravní koncepci páteřní silniční infrastruktury jasnou představu je správná.

Jak jsme již uvedli výše návrh ZÚR JMK obsahuje řešení celé páteřní silniční infrastruktury, jsou vymezeny plochy a koridory návrhové (veřejně prospěšné stavby) a územní rezervy. Součástí řešení je i území centra kraje viz k bodu 1. Jako podklad pro zpracování ZÚR JMK byla zadána dokumentace „Zhodnocení potenciálu území a modelových stavů silniční sítě Jihomoravského kraje“, která prověřovala koncepční scénáře uspořádání sítě, a to koncepční scénář B „Rozvojový – studie Strnad“ a koncepční scénáře C „Rozvojový – Generel dopravy JMK, R43 v Bystrcké stopě“ a D „Rozvojový – Generel dopravy JMK, R43 v Bítýšské stopě, R55 – var. Kalčík“. **V návrh ZÚR JMK je navrženo koncepční řešení v koncepčním scénáři C, které bylo vyhodnoceno jako nejúčinnější.** Při vymezení ploch a koridorů silniční infrastruktury umožňuje uplatnit dílčí podvarianty, případně etapová řešení.

V návrhu ZÚR JMK je uloženo zpracování územní studie, která podrobně prověří řešení v problematickém území. Na základě výsledků územní studie dojde k výběru neoptimálnější varianty pro dálnici D43 a JZT.

Návrh ZÚR JMK není vnitřně rozporný, obec má pravdu v tom, že koncepce je vybrána. V podrobnějším měřítku se však musí rozhodnout o výběru variant, které projektant prověřil jako reálné.

Jak jsme již uvedli u předcházejících námitek dokumentace Vyhodnocení vlivů ZÚR JMK na životní prostředí (dokumentace SEA) obsahuje hodnocení koncepce ZÚR JMK jako celku, a to v kapitole 6.9. „Souhrnné vyhodnocení vlivů ploch a koridorů na sledované složky životního prostředí“. Pro celou koncepci jsou navržena opatření pro předcházení, snížení nebo kompenzaci všech zjištěných nebo předpokládaných závažných záporných vlivů na životní prostředí v kapitole 8 dokumentace SEA.

Územní rezervy se z hlediska vlivů na životní prostředí ani dopadů na veřejné zdraví neposuzují (§ 36 odst. 1 stavebního zákona), neboť účelem územní rezervy je chránit území pro záměr, který nelze bez prověření potřeby realizace a jeho plošných nároků umístit do území. Na základě principu předběžné opatrnosti je však ve Vyhodnocení vlivů ZÚR JMK na udržitelný rozvoj území (v příloze č. 3 „Informativní údaje k územním rezervám“) popsána problematika, které musí být při prověřování možností budoucího využití pro daný účel a při upřesnění vymezení koridoru věnována zvýšená pozornost. Účelem informativního přehledu je upozornit na skutečnosti, kterým je nutné při budoucím prověřování věnovat pozornost, tj. neměly by být opomenuty.

Při předběžném posouzení koridorů územních rezerv neshledal projektant u žádného z koridorů takový střet se zájmy ochrany životního prostředí dle jednotlivých složek, který by vyloučil již v této fázi realizovatelnost záměru, pro nějž byla územní rezerva vymezena.

V rámci aktualizace ZÚR JMK bude zpracováno posouzení vlivů Aktualizace ZÚR JMK na udržitelný rozvoj území.

Pro účely tohoto posouzení bude zpracováno vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území, jehož součástí bude také vyhodnocení vlivů na životní prostředí s náležitostí stanovenými v příloze stavebního zákona tj. včetně posouzení kumulativních a synergických vlivů.

K důvodům vymezení D52 a D52/JT a k domnělému zavlékání dopravy do oblasti Brna jsme se již vyjádřili u námitek č. 1 a 2.

K dopravnímu modelování uvádíme, že modelování v Rakousku a v ČR je zřejmě založeno na jiných východiscích a zvyklostech. Za základ pro určení rakouské dopravní prognózy v roce 2020 byla vzata prognóza populace 2021 pro Rakousko dle Rakouské konference o územním plánování. Ve scénáři se vychází z vysoké vnitřní migrace, velkého salda vnější migrace a rostoucí průměrné délky života s vysokou plodností. Model pro ZÚR vychází ze zjištěného stavu intenzit 2010 a dle Technických podmínek MD č.225 výhledovou dopravu stanovuje podle předepsaných koeficientů, které jsou odvozeny z předchozího vývoje intenzit. Nelze bez doložení, které v podání není ani naznačeno, tvrdit, že jeden model je správný a druhý chybný. Pro ZÚR JMK je podstatné, že modely jednotlivých variant pro ZÚR vycházely ze stejných vstupů a tudíž pro hodnocení a srovnání variant jsou naprosto vyhovující.

Podatelé spekulují, že intenzita na hranicích bude 24 tis. vozidel v roce 2035, přičemž se má jednat z převážné části o dálkovou tranzitní dopravu. Zřejmě takovou dopravou nemíní dopravu JMK – Vídeň, ale dopravu krajem tranzitující. Toto tvrzení ale opět nijak nedokazuje.

Dodáváme, že dopravní modelování není primárně o určování „množství“ dopravy, ale o prověřování alternativních návrhů, kdy s využitím simulačních technik může projektant porovnat dopady jednotlivých variant návrhu na okolní prostředí, simulaci dopravních toků na síti nebo k testování nových návrhů v situacích, kdy je nutno ověřit správnost nebo opodstatněnost daného návrhu.

Námítka č. 9, návrh ZÚR JMK představuje neproporcionální zásah do práv obcí v důsledku nedostatečného a nesprávného srovnání variant koncepcí rozvoje dopravní infrastruktury, **se zamítá.**

Odůvodnění:

Ke koncepci Ing. Strnada opětovně uvádíme, že koncepce dopravy v Jihomoravském kraji, uplatněná v ZÚR JMK, navazuje na dlouhodobě sledované zásady a principy rozvoje území a nadřazené dopravní infrastruktury. Koncepční scénář B „Rozvojový – studie Strnad“ byl posuzován v rámci modelování a srovnání s dalšími koncepčními scénáři z dopravního hlediska. Alternativní koncepce Ing. Strnada nemohla být komplexně posuzována v návrhu ZÚR JMK vzhledem k jejímu rozporu s Politikou územního rozvoje ČR. K alternativní dopravní koncepci Ing. Strnad se vyjádřil soud v rozsudku 1 Ao 7/2011 k ZÚR JMK ze dne 21. června 2012 ve kterém v článku [143] uvedl cit.: „Tzv. *alternativní dopravní koncepce Ing. Strnada je v podstatné části založena právě na neexistenci rychlostní komunikace R52 a realizaci spojení Vídně s Brnem přes Břeclav a dále spojení Vídně s Prahou přes Znojmo. Tím se tato koncepce dostává do evidentního rozporu s obsahem PÚR 2008, a proto nemohla v rámci pořizování ZÚR aspirovat na postavení komplexní alternativy řešení koridorů dopravní infrastruktury nadmístního významu. **Alternativní koncepce dle návrhu Ing. Strnada je tedy v podmínkách platné politiky územního rozvoje nerealizovatelná.** Nelze proto odpůrci vyčítat, že v rámci pořizování ZÚR, zejména ve fázi posuzování vlivů návrhu ZÚR na udržitelný rozvoj území, nepracoval s komplexní alternativou řešení dopravní infrastruktury na území kraje vycházející ze studie Ing. Strnada.“*

Platná Aktualizace č. 1 PÚR ČR, kterou vláda ČR schválila usnesením č. 276 ze dne 15. dubna 2015, potvrdila koncepci obsaženou v návrhu ZÚR JMK zpřesněním vymezení kapacitní silnice R43 a R55. Záměry dálnice D52 a D52/JT byly v dokumentaci SEA hodnoceny se závěrem, že využití koridorů je možné, neboli nebyla prokázána jejich neproveditelnost. K transevropskému koridoru podrobněji viz podrobněji u vyhodnocení námitek č. 1 a 2.

Zmíněné studie MUDr. Volfa a RNDr. Kostkana se zabývají porovnáním dopravních koncepcí pro Jihomoravský kraj (oficiální koncepce ZÚR JMK 2011 a alternativní koncepce Ing. Strnada 2012) z hlediska vlivů na veřejné zdraví a životní prostředí. Vzhledem k tomu, že alternativní koncepce Ing. Strnada nemohla být v návrhu ZÚR JMK zohledněna jako celek pro její rozpor s PÚR, není namístě ani porovnávání dopravní koncepce ZÚR JMK 2011 a tzv. alternativní koncepce Ing. Strnada 2012.

K námitce, že ZÚR JMK nebere v úvahu ekonomické aspekty obou koncepčních variant, uvádíme, že koncepce silniční dopravy a infrastruktury, navrhovaná v návrhu ZÚR JMK, je výsledkem komplexního posouzení potenciálu území a zhodnocení koncepčních scénářů uspořádání silniční sítě v Jihomoravském kraji, včetně zhodnocení výhledového zatížení silniční sítě jednotlivých koncepčních scénářů (tzv. modelování). Pro tyto účely KrÚ JMK v roce 2014 pořídil dokumentaci „Zhodnocení potenciálu území a modelových stavů silniční sítě

Jihomoravského kraje“ – etapy A, B, C (Urbanismus, architektura, design – studio, s. r. o., PK Ossendorf, s. r. o.; 2014), která prověřila dopravní potřebnost jednotlivých záměrů navrhovaných v návrhu ZÚR JMK. K neposouzení ekonomické výhodnosti uvádíme, že úkolem zásad územního rozvoje je návrh koncepčního řešení, které optimalizuje územní rozvoj z hlediska příznivého životního prostředí, hospodářského rozvoje a soudržnosti společenství obyvatel (tři pilíře udržitelného rozvoje). Návrh ZÚR JMK je posouzen z hlediska jejich vlivů na udržitelný rozvoj území komplexně i s posouzením všech pilířů (viz Vyhodnocení vlivů ZÚR JMK na udržitelný rozvoj území, Oddíl E a F).

V případě chápání ekonomické výhodnosti jako finančního rámce koncepce se touto otázkou zabýval soud v rozsudku 1 Ao 7/2011 k ZÚR JMK ze dne 21. června 2012, ve kterém v člancích [211] a [212] uvedl cit.: „[211] Dále je nutno uvést, že příloha č. 5 k vyhlášce č. 500/2006 Sb., která závazně stanoví obsah vyhodnocení vlivů ZÚR na udržitelný rozvoj území, neukládá zpracovateli vyhodnocení vytvořit finanční rámec nezbytný k provedení koncepce, tedy kvalifikovaně odhadnout výši nákladů. Ostatně zásady územního rozvoje jsou v tomto ohledu natolik obecným stupněm územněplánovací dokumentace, že jen stěží lze s větší přesností kvantifikovat náklady na realizaci dopravních koridorů, to je možné až v navazujících fázích územního plánování a především ve fázi rozhodování v území.

[212] Povinnost zpracovat finanční rámec realizace konceptu pak neplyne ani z § 19 odst. 1 písm. j) stavebního zákona, dle něhož je jedním z úkolů územního plánování prověřovat a vytvářet v území podmínky pro hospodárné vynakládání prostředků z veřejných rozpočtů na změny v území. Z tohoto ustanovení nelze dovozovat povinnost vyhodnotit finanční nároky na realizaci jednotlivých variant dopravních koridorů. Uvedené ustanovení je třeba chápat jako požadavek na uspořádání jednotlivých záměrů v území tak, aby vynaložení finančních prostředků ne jejich provedení bylo účelné a vedlo k maximální možné účinnosti na řešené problémy. Finanční nákladnost variant samozřejmě může být jedním z kritérií pro výběr výsledné varianty dopravního koridoru, a to vedle kritérií environmentálních a kritéria dopravní účinnosti a dalších. Finanční kritérium by mělo nalézt odraz především při formulování stanoviska Ministerstva dopravy k návrhu ZÚR, naproti tomu pro pořizovatele ZÚR není toto kritérium určující. K tomu je třeba uvést, že pořizovatel ZÚR je investorem pouze méně významných dopravních staveb, nikoliv těch nejvýznamnějších (dálnice, rychlostní silnice), jejichž investorem je stát prostřednictvím státního rozpočtu.“

K chybnému vyhodnocení otázky souladu návrhu ZÚR JMK s PÚR upřesňujeme, že závěr o rozporu koncepce Ing. Strnada se závaznou PÚR učinil NSS v rozsudku ZÚR JMK z roku 2011 viz citace z rozsudku výše.

To, že záměry z PÚR nebyly do návrhu ZÚR JMK automaticky převzaty bez dalšího hodnocení jejich dopadů či zvažování možných variant dokládá jak grafická část, tak textová část ZÚR JMK a v neposlední řadě také Vyhodnocení vlivů ZÚR JMK na udržitelný rozvoj území.

K údajnému rozporu s požadavky právních norem s ohledem na zatížení území jsme se již vyjádřili v rámci vyhodnocení předchozích bodů podání.

K výhradám vůči aktualizaci PÚR ČR konstatujeme, že Aktualizace č. 1 PÚR ČR je platným dokumentem, který je pořizovatel povinen respektovat, jak mu ukládá stavební zákon v § 31 odst. 4 (cit.: „Politika územního rozvoje je závazná pro pořizování a vydávání zásad územního rozvoje, územních plánů, regulačních plánů a pro rozhodování v území“).

Námítka č. 10, vymezení podstatné části dálnice D43 formou územních rezerv není akceptovatelné, se zamítá.

Odůvodnění:

Řešení ZÚR JMK obsahuje pro jednotlivé záměry v rozsahu celého kraje jak úseky návrhové, tak úseky vymezené formou územních rezerv, včetně stanovené podmínky zpracování územní studie jako podkladu pro rozhodování o variantách. Toto řešení je řešením kompletním a je v souladu se stavebním zákonem a jeho prováděcími předpisy. Stanovení podmínky územní studie na složitě území okolí města Brna je zvoleno proto, aby nástroj územního plánování bylo umožněno podrobnější prověření u dopravních záměrů v předmětném území, pro které bude zpracována také hluková a rozptylová studie. Tímto pořizovatel ZÚR předchází vymezení variant záměrů, které by mohly být vyhodnoceny jako nerealizovatelné, resp. (veřejnoprávně) neproveditelné.

Pořizovatel ZÚR JMK proto nesouhlasí s názorem, že ve vztahu k dálnici D43 dochází k „odkládání vymezení celého koridoru dálnice D43.“ Pořizovatel pouze využívá ve prospěch kvality budoucího řešení relevantní nástroje územního plánování, a to s ohledem na komplikovanost centrálního území kraje a potřebnost prověření záměrů, které se v něm kumulují, v podrobnějším měřítku. Výsledky územní studie budou podkladem

pro výběr výsledné varianty i vymezení koridoru D43 jako veřejně prospěšné stavby v aktualizaci ZÚR JMK. Požadavku na definitivní vymezení koridoru dálnice D43 lze zodpovědně vyhovět až na základě podrobného prověření všech vazeb a souvislostí v území, které umožní kvalifikované a dostatečně podložené rozhodnutí o výběru variant záměrů dálniční a silniční sítě. Upřednostnění některé z variant záměrů nebo i jejich dílčích částí v současné fázi, by bylo v daném kontextu neodůvodnitelné a mohlo by ve svém důsledku vést i k blokaci řešení, které vzejde z podrobnějšího prověřování jako optimální.

K trasování dálnice D43 (rychlostní silnice R43) uvádíme, že koncepce dopravy v Jihomoravském kraji, uplatněná v ZÚR JMK, navazuje na dlouhodobě sledované zásady a principy rozvoje území včetně nadřazené dopravní infrastruktury. Aktuálně zohledňuje a zapracovává strategie a principy platných oborových dokumentů schválených vládou ČR, především Dopravní politiku České republiky pro období 2014 – 2020 s výhledem do roku 2050 (Usnesení vlády ČR č. 449/2013 Sb.), Dopravní sektorovou strategii, 2. fázi (Usnesení vlády ČR č. 850/2013 Sb.) a dále Politiku územního rozvoje.

V Dopravní politice České republiky je k problematice urychlení přípravy staveb uvedeno: „... *dopravní infrastruktura přináší občanům pozitiva, avšak projekty mohou být teoreticky realizovány ve více variantách, které se liší náklady, délkou přípravy záměru, územní prostupností a svými negativními vlivy na životní prostředí, zejména pak na životní podmínky občanů žijících v blízkosti nové infrastruktury. Zároveň návrh projektů může naopak usnadnit životní podmínky obyvatel na jiném místě. Dopravní infrastruktura je nákladná a dlouhodobá investice, a proto posouzení jednotlivých variant včetně hodnocení vlivu na životní prostředí musí být důkladné a s účastí veřejnosti. Celý proces je vždy velmi náročný a může probíhat jen za předpokladu konstruktivního přístupu všech stran.*“

V rámci Dopravní sektorové strategie je chybějící úsek silnice R43 Brno – Staré Město identifikován jako nedostatek jednak z hlediska kompletnosti sítě TEN-T, jednak z hlediska dobudování plánované sítě dálnic a rychlostních silnic. Je zde však také uvedeno, že „s ohledem na prioritizaci opatření, výsledky ekonomického hodnocení, dostupné finanční zdroje a složitost povolovacích procesů nebude v horizontu do roku 2030 zřejmě možné dostavět rychlostní silnici R43 v úseku Svitávka – Staré Město“.

Dále z Dopravní sektorové strategie citujeme: „**R43 Troubsko – Staré Město** (clustery CS025P Troubsko – Kuřim, projekt S165; CS4199aN Kuřim – Svitávka, projekt S322; CS199bN Svitávka – Staré Město, projekt S321): Ve vztahu k těmto clusterům, resp. projektům, je třeba primárně zajistit jejich nezpochybnitelnou územní stabilizaci v Zásadách územního rozvoje Jihomoravského kraje. V severní části na území Pardubického kraje je trasa územně stabilizována. Poté je třeba v rámci územně definovaných koridorů provést hodnocení konkrétního trasování v rámci procesu EIA. Souhlasné stanovisko MŽP v rámci procesu EIA bylo prozatím vydáno pouze ve vztahu k projektu S322 (Kuřim – Svitávka). S ohledem na očekávatelné komplikace v průběhu investorské přípravy těchto projektů a s ohledem na výsledky hodnocení předmětných clusterů v knize 8 není počítáno s realizací těchto projektů v období 2014 – 2020. V rámci přípravných prací je třeba volit obhajitelné technicko-ekonomické řešení celého tahu.“ Dále se zde uvádí, že „... R43 v současné době nemůže plnit roli projektu pro zvýšení absorpční kapacity finančních prostředků, neboť není dostatečně investorsky připravena. Z uvedeného důvodu jsou pro zvýšení absorpční kapacity sledovány jiné připravenější projekty, byť jejich důležitost v rámci systému byla shledána jako nižší než potřeba nové stopy silniční komunikace mezi D1 a I/35 (R35).“

Výše uvedené časové horizonty a jejich odůvodnění prokazují, že možnost čerpání dotací z „Operačního programu Doprava 2014-2020“ pro záměr R43 (dle současné právní úpravy dálnice D43) není determinována pouze postupem zvoleným v ZÚR JMK (prověření dopravní sítě cestou územní studie), ale roli zde hrají další významné faktory mimo oblast územního plánování, které možnost využití programu (v němž výdaje na projekty musí být vynaloženy nejpozději do 31.12.2023) z časových důvodů prakticky vylučují.

K obchvatu města Kuřimi podotýkáme, že v otázce výhodnosti (resp. přijatelnosti) jedné či druhé varianty jsou postoje (nejen) ze strany samotných obyvatel města Kuřimi i jeho vedení výrazně protichůdné. Ani ZÚR JMK vzhledem k malé podrobnosti zpracování nemohou z důvodu velké provázanosti dopravních záměrů a složitosti jádrového území kraje dát na tuto otázku jednoznačnou odpověď. Oblast města Kuřimi a jeho okolí je proto součástí plochy, ve které ZÚR JMK ukládají zpracování územní studie. Jedním z definovaných problémových okruhů, na jejichž zpracování se má v územní studii soustředit zvláštní pozornost, je „*prověřit napojení severní části Brna ve směru od Kuřimi a dálnice D43 do prostoru České (I/43) s ohledem na varianty D43 a varianty obchvatu Kuřimi s dopady do komunikačního systému města Brna ...*“

K odlišnému přístupu k „vymezování D43 v současnosti oproti roku 2011 uvádíme: JMK v souladu se stavebním zákonem zahájil v roce 2007 pořizování ZÚR, které v roce 2011 vydal. Po vydání zrušujícího rozsudku NSS v roce

2012 JMK neprodleně zahájil pořizování nových ZÚR JMK. NSS nezpochybnil koncepci ZÚR JMK, ale uvedl nový náhled na posouzení kumulativních a synergických vlivů v procesu SEA. Do rozhodnutí soudu probíhalo hodnocení SEA v ZÚR v ostatních krajích obdobně, proto JMK nepředpokládal nedostatky v dokumentaci; tento předpoklad byl potvrzen i souhlasným stanoviskem SEA k následně zrušeným ZÚR JMK. Nejvyšší správní soud tak svým rozsudkem k ZÚR JMK vyslovil jiný právní názor, než jaký do té doby státní správa zastávala.

JMK si je vědom důsledku rozsudku soudu a složitosti posuzování kumulativních a synergických vlivů. Součástí dokumentace Vyhodnocení vlivů ZÚR JMK na životní prostředí (dokumentace SEA) je proto „Metodické vysvětlení“ (Příloha č. 1), kde je popsáno metodické vysvětlení zpracování jednotlivých kapitol dokumentace, v opodstatněných případech jsou popsány úvahy, které zpracovatele vedly ke zvolenému způsobu zpracování vyhodnocení. Dokumentací SEA se podrobně zabývalo MŽP ve stanovisku SEA ze dne 05.01.2016, k vyhodnocení nemělo z hlediska zvoleného metodického přístupu výhrady.

Co se týče možnosti rozhodnutí o výběru variant v rámci současně zpracovaných ZÚR JMK, je třeba vzít v úvahu skutečnost, že do procesu pořizování nových ZÚR JMK také výrazně zasáhla novela stavebního zákona (účinná od 01. 01.2013), která omezila podrobnost řešení příslušející jednotlivým druhům ÚPD. V rámci ZÚR JMK není možné dosáhnout takové úrovně znalostí o území, záměrech a jejich kumulovaných a synergických vlivech, která je potřebná k dostatečně kvalifikovanému a podloženému rozhodnutí o variantách.

Podkladem pro aktualizaci ZÚR JMK a invariantní vymezení zásadních infrastrukturních záměrů dálniční a silniční sítě v jádrovém území rozvojové oblasti Brno jako veřejně prospěšné stavby s předpokladem možného zahájení jejich projektové a realizační přípravy bude výsledek územní studie.

Varianta D43 v jádrovém území rozvojové oblasti OB3 Brno s napojením na dálnici D1 jsou z důvodů především složitosti územních podmínek příměstského prostoru, vysokých nároků na dopravu generovaných potřebami krajského města a druhé největší metropole v České republice dlouhodobě prověřovány a zkoumány. Varianta „Optimalizovaná“ v úseku Černá Hora – Kuřim – dálnice D1 je pouze jednou z možných variant, která v úseku Kuřim – D1 představuje maximální oddálení dálnice do stopy Boskovické brázdy. Vedení D43 Boskovickou brázdou skýtá oproti poloze Bystřické relativně snazší územní průchodnost.

Rozhodnutí o výsledné variantě však musí respektovat i jiné požadavky a podmínky, zejména pak dopravně inženýrské včetně přepravní využitelnosti a dopravní účinnosti dané komunikace. Z hlediska dopravní účinnosti, kdy cca 82% dopravy ve směru sever – jih představuje doprava zdrojová a cílová vázaná na město Brno a jeho příměstské části, je D43 v takto oddálené poloze využitelná pouze částečně. Z výsledků modelování dopravy a prognózy dopravy se ukazuje, že pro výhledovou intenzitu dopravy ve stopě Boskovickou brázdou by z hlediska kapacity postačovala komunikace v kategorii silnice I. třídy, přičemž by zásadně vzrostly nároky na kapacitní silniční infrastrukturu pro zdrojovou a cílovou dopravu v poloze blíže k Brnu.

Co se týče názoru, že MŽP ve stanovisku SEA překročilo své kompetence, jedná se o názor podatele. V požadavcích stanoviska MŽP se ukládá: „... vymezit koridor pro záměr D43 jako ucelený komplex staveb, prověřených na základě zadané územní studie. Koridor pro záměr D43 v úseku Kuřim – Lysice může být v ZÚR JMK vymezen nejdříve po dořešení trasování koridoru pro záměr D43 v úseku D1 – Kuřim, neboť výběr jedné z variant prvně uvedeného úseku předjímá řešení návaznosti záměru jižně od Kuřimi. Řešením tak může být převedení obou úseků záměru do územní rezervy v rámci aktuálních zásad a následně jejich zahrnutí do návrhové urychleně zpracované aktualizace ZÚR JMK...“. Z uvedeného textu je zřejmé, že MŽP nemělo námitky proti tomu, že některé úseky jsou v ZÚR JMK vymezeny formou návrhového koridoru a jiné formou územní rezervy. MŽP ve stanovisku pouze akcentovalo vzájemnou determinaci úseku Kuřim – Lysice a úseku jižně od Kuřimi a navrholo způsob řešení. Řešení navržené MŽP, tj. „převedení obou úseků záměru do územní rezervy v rámci aktuálních zásad“ bylo zapracováno do ZÚR JMK. Oba úseky jsou současně zahrnuty v rozsahu územní studie, jejíž zpracování je uloženo Návrhem ZÚR JMK

Negativní dopady stávající silnice na I/43 na životní podmínky v obcích, kterými prochází, jsou nezpochybnitelné. Situace však, jak plyne z výše uvedeného, nemůže být řešena separátně, ale v rámci celkového uspořádání dálniční a silniční sítě v jádrovém území OB3 metropolitní rozvojové oblasti Brno a především ve vazbě na navrhovanou dálnici D43. I přes naléhavost však není možné řešení „urychlit“ nedostatečně podloženým výběrem některé z variant.

Co se týče údajného rozporu s cíli a úkoly územního plánování, podatel nespecifikuje, který konkrétní úkol či cíl územního plánování má na mysli. Odkazujeme se tedy stejně jako podatel na vyjádření k obdobným tvrzením uvedeným výše.

Námítka č. 11, koridor dálnice D43 je chybně rozdělen na nelogické a samostatně neprovozovatelné úseky, **se zamítá.**

Odůvodnění:

Jak jsme již uvedli výše, řešení ZÚR JMK obsahuje pro jednotlivé záměry v rozsahu celého kraje jak úseky návrhové, tak úseky vymezené formou územních rezerv, včetně stanovené podmínky zpracování územní studie jako podkladu pro rozhodování o variantách což platí i pro vymezení koridorů dálnice D43. Toto řešení je řešením kompletním a je v souladu se stavebním zákonem a jeho prováděcími předpisy.

K vyslovenému názoru o „nelogičnosti“ a „neprovozovatelnosti“ samostatných úseků dálnice D43 pořizovatel podotýká, že členění dálnice (resp. i dalších záměrů řešených v ZÚR JMK) na úseky zvolené pro účely zpracování ZÚR JMK a posouzení jejich vlivů na životní prostředí nelze ztotožňovat s případným budoucím členěním na realizační etapy (úseky) ve fázi podrobné projektové přípravy a vlastní realizace dálnice zaměřovat, kdy bude již na místě řešení návaznosti a provozní funkčnosti („provozovatelnosti“) jednotlivých etap.

Možností vymezení jednotlivých koridorů a jejich dílčích úseků v ZÚR se zabýval rozsudek Nejvyššího správního soudu č. 1 Ao 7/2011-526 k ZÚR JMK ze dne 21. června 2012, a to v souvislosti s posouzením vlivů ZÚR na životní prostředí. V článku [218] rozsudku soud uvedl cit.: „*Navrhovatelé mají pravdu v tom, že posouzení vlivů ZÚR na životní prostředí je založeno na hodnocení jednotlivých koridorů (event. jejich dílčích úseků). Soud v tom však nespátřuje rozpor se zákonem. Ba naopak považuje takový postup za jediný možný, neboť pouze takto lze relativně podrobně posoudit vlivy jednotlivých záměrů, pro jejichž realizaci stanoví ZÚR předpoklady, a učinit rozhodnutí o výběru varianty. Posouzení musí být zaměřeno na vlivy všech ploch a koridorů obsažených v návrhu ZÚR, včetně jejich vzájemného ovlivňování. Koncepti jako celek lze totiž považovat za souhrn jednotlivých ploch a koridorů v jejich vzájemných souvislostech a interakci“.*

K rozdělení koridoru D43 na úseky uvádíme následující:

Dálnice D43 je konkretizací záměru silničního propojení dálnice D1 a dálnice D35, který je ze své podstaty rozdělen již členěním České republiky dle krajů, další členění na úseky v rámci území Jihomoravského kraje pak logicky vychází z návazností na dopravní síť celého kraje, ze stupně podrobnosti existujících územně plánovacích podkladů a jiných dokumentů (např. hodnocení EIA), z existence variant a dalších okolností, jak je popsáno dále.

Dílčí úseky D43 vymezené v ZÚR JMK jako veřejně prospěšné stavby (tj. úseky návrhové) představují logické a samostatné stavby, které lze etapově realizovat a vhodně dočasně napojit na stávající úseky I/43. Úsek Lysice – Sebranice (DS02) může být ve směru na Pardubický kraj dočasně napojen na stávající I/43 (MÚK Sebranice – směr Svitavy). Ve směru na Brno bude přes navrhovanou MÚK Lysice napojen prostřednictvím silnice II/376 na stávající silnici I/43. Tento dílčí úsek dálnice D43 přispěje ke zvýšení plynulosti a bezpečnost dopravy v etapově realizovaném úseku a napomůže alespoň částečně zkvalitnění dopravy ve vztahu Boskovice/Svitávka – Lysice/Černá Hora – (Brno).

Úsek Sebranice – Velké Opatovice – hranice kraje je navržený v ZÚR JMK jako veřejně prospěšná stavba. Jeho realizace je podmíněná realizační koordinací s plánovanou D43 navazující na hranici s Pardubickým krajem ve směru na Moravskou Třebovou s napojením na dálnici D35.

Vedení dálnice D43 ve směru na Velké Opatovice a Moravskou Třebovou je plně v souladu s Aktualizací č. 1 PÚR ČR. Vedení D43 mezi dálnicemi D1 a D35 bylo na základě úkolu z PÚR ČR 2008 (zodpovědné orgány MD, MŽP a kraje Jihomoravský a Pardubický) prověřováno ve dvou základních variantách s napojovacími místy v prostoru Svitav a v prostoru Moravské Třebové. Zpracovaná dokumentace jednoznačně odmítla vedení dálnice D43 ve směru na Svitavy, a to především z důvodů rizika narušení vodních zdrojů Březovského vodovodu, který je zdrojem pitné vody pro krajské město Brno. Zodpovědné orgány tak jednoznačně potvrdily výslednou polohu vedení D43 s napojením na D35 v prostoru Moravské Třebové. Tomu odpovídá i vedení D43 v úseku Sebranice – hranice kraje přes prostor Velkých Opatovic (tedy dle připomínky „na Jevíčko“).

V podání je napadána dohoda ministerstev o výsledném trasování silnice R43 (dálnice D43) na Moravskou Třebovou a vypuštění směru na Svitavy. Vzhledem k tomu, že toto řešení bylo zakotveno v PÚR ČR její Aktualizací č. 1, lze další polemiku na toto téma na úrovni ZÚR JMK považovat za irelevantní, stejně tak i požadavek na další prověřování, vyhodnocování a projednávání variant trasování ve směru na Svitavy v rámci ZÚR JMK. Takový postup by byl protizákonný, neboť Aktualizace č. 1 PÚR ČR je platným dokumentem, který je pořizovatel povinen respektovat, jak mu ukládá stavební zákon v § 31 odst. 4 (cit.: „*Politika územního rozvoje je závazná pro pořizování a vydávání zásad územního rozvoje, územních plánů, regulačních plánů a pro*

rozhodování v území“).

D43 v úseku Kuřim – Lysice je vymezena jako územní rezerva a to především proto, aby bylo minimalizováno případné riziko, že bude realizována D43 ve směru od severu až po Kuřim dříve, než bude realizován navazující úsek Kuřim – dálnice D1 (viz výše k požadavku MŽP). To by znamenalo zavedení dopravy v prostoru Kuřimi na stávající kapacitně nevyhovující silnici I/43 s průchodem Brnem přes VMO a vnitroměstské komunikace. Taková situace by zcela paralyzovala celý silniční a komunikační systém Brna a okolí a znamenala by zásadní zhoršení podmínek životního prostředí a lidského zdraví.

V podání napadanou hranici mezi územními rezervami a „definitivně“ navrhovaným koridorem dálnice D43 v oblasti Lysic tvoří zcela logicky plocha pro mimoúrovňovou křižovatku Lysice, jejíž poloha byla upřesněna při zpracování studie „Rychlostní silnice R43 Kuřim – Svitávka“ (HBH Projekt, s. r. o., 2012). V této křižovatce se setkává od jihu přicházející koridor pro variantní územní rezervy (které se ke konci úseku dostávají do společné stopy) s invariantním návrhovým koridorem D43 pokračujícím severním směrem.

Dálnici D43 není možné ukončit u Skalice nad Svitavou ve smyslu návrhu prezentovaného ve studii ing. Kalčíka z roku 2015, na kterou se podání odkazuje. Takové řešení je z hlediska ZÚR JMK neakceptovatelné, neboť by znamenalo rozpor s Aktualizací č. 1 PÚR ČR. V PÚR ČR je stanoveno (souvislé) vymezení silnice R43 v rozsahu Brno – Moravská Třebová jako provázání silničních tahů D1 a R35, není tedy možné navrhovat částečné převedení její funkce (severně od Skalice nad Svitavou) na silnice nižších kategorií. Směr na Svitavy byl z PÚR ČR vypuštěn její Aktualizací č. 1 a nemůže tedy být již dále sledován (viz výše).. Záměr D43 by současně nebyl koordinován s navazujícím úsekem v Pardubickém kraji dle ZÚR Pardubického kraje vydaných dne 29.04.2010. Oprávněnost vedení varianty rychlostní silnice R43 směrem na Moravskou Třebovou v ZÚR Pardubického kraje přitom potvrdil Nejvyšší správní soud rozsudkem č. 8 Ao 5/2010-149 ze dne 24. února 2011.

Námítka č. 12, vymezení územní rezervy pro dálnici D43 ve variantě „Bystrcké“ a „Německé“ je nesprávné, **se zamítá.**

Odůvodnění:

Vyslovený názor, že „realizace dálnice v této trase není možná“, je subjektivním názorem podatele, se kterým nelze souhlasit. Důvody uvedené v podání akcentují ve vztahu k trasování rychlostní dálnice D43) hledisko ochrany obyvatel (nadlimitního zatížení území vyjmenovaných obcí a městských částí Brna), ochrany přírodních hodnot území (chráněných území přírody) a problematiku průchodnosti územím z hlediska ochrany zastavěných území obcí. Je však nezbytné vzít v potaz, že kritéria pro plánování dopravních tras jsou multidisciplinárního charakteru, zváženy a zohledněny musí být nejrůznější aspekty, nejen negativní vlivy na obyvatelstvo, ale v neposlední řadě také přepravní účinnost a vlivy na různé složky životního prostředí, které je třeba posoudit v širších souvislostech. Při malé podrobnosti, kterou umožňuje měřítko ZÚR JMK, není možné porovnat uvedené parametry na potřebné úrovni.

V Dopravní politice České republiky pro období 2014 –2020 s výhledem do roku 2050 (Usnesení vlády ČR č. 449/2013 Sb.) je zcela případně konstatováno, že „... *dopravní infrastruktura přináší občanům pozitiva, avšak projekty mohou být teoreticky realizovány ve více variantách, které se liší náklady, délkou přípravy záměru, územní prostupností a svými negativními vlivy na životní prostředí, zejména pak na životní podmínky občanů žijících v blízkosti nové infrastruktury. Zároveň návrh projektů může naopak usnadnit životní podmínky obyvatel na jiném místě. Dopravní infrastruktura je nákladná a dlouhodobá investice, a proto posouzení jednotlivých variant včetně hodnocení vlivu na životní prostředí musí být důkladné a s účastí veřejnosti. Celý proces je vždy velmi náročný a může probíhat jen za předpokladu konstruktivního přístupu všech stran.*“

Jak je mj. uvedeno v odůvodnění připomínky, územní rezervy se z hlediska vlivů na životní prostředí ani dopadů na veřejné zdraví neposuzují (§ 36 odst. 1 stavebního zákona), neboť účelem územní rezervy je chránit území pro záměr, který nelze bez prověření potřeby realizace a jeho plošných nároků umístit do území. Na základě principu předběžné opatrnosti je však ve Vyhodnocení vlivů ZÚR JMK na udržitelný rozvoj území (v příloze č. 3 „Informativní údaje k územním rezervám“) popsána problematika, které musí být při prověřování možností budoucího využití pro daný účel a při upřesnění vymezení koridoru věnována zvýšená pozornost. Účelem informativního přehledu je upozornit na skutečnosti, kterým je nutné při budoucím prověřování věnovat pozornost, tj. neměly by být opomenuty.

Při předběžném posouzení koridorů územních rezerv neshledal projektant u žádného z koridorů takový střet se zájmy ochrany životního prostředí dle jednotlivých složek, který by vyloučil již v této fázi realizovatelnost záměru, pro nějž byla územní rezerva vymezena.

V informativním přehledu je mj. zahrnuta oblast „Biologická rozmanitost, fauna, flóra“, kde jsou u každého hodnoceného úseku uvedeny i příslušné evropsky významné lokality, přírodní památky a další chráněná území včetně těch jmenovaných v podání. V upozornění SEA koridoru pro územní rezervu RDS34-A (dálnice D43 v úseku Kuřim – Lysice; varianta „Německá“) je uvedeno, že při dalším prověřování možnosti využití vymezeného koridoru je nutné věnovat pozornost (kromě dalšího) – minimalizaci vlivů na zvláště (přírodní památky Krkatá Bába, Malhostovické kopečky, Čtvrťky za Bořím a Zlobice) a lokality soustavy NATURA 2000 (EVL Malhostovické kopečky, EVL Zlobice), a dále optimalizaci trasy v rámci koridoru s cílem minimalizace dopadů na obytnou zástavbu, zajistit splnění hlukových limitů. Obdobně jsou akcentována hlediska minimalizace dopadů na zdraví obyvatel, na chráněná území přírody apod. v upozornění SEA k ostatním koridorům vymezeným formou územních rezerv

Způsob respektování chráněných území (jmenovaných v podání) v koridoru územní rezervy RDS34-A v návrhu ZÚR JMK je popsán v textové části odůvodnění, z níž citujeme: „Koridor vychází z MÚK Kuřim, prochází mezi obcemi Drásov a Malhostovice. V prostoru bezprostředně souvisejícím s EVL Malhostovické kopečky je na základě stanoviska MŽP k posouzení vlivů provedení záměru na životní prostředí podle § 10 zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí a v souladu s návrhem studie „Rychlostní silnice R43 Kuřim – Svitávka“ (HBH Projekt, s. r. o., 2012) veden v oddálené poloze od EVL Malhostovické kopečky. Koridor přechází přes přírodní památku Krkatá Bába, v projektové dokumentaci je tento úsek technicky řešen estakádou nad přírodní památkou s vyloučením potenciálního střetu. Dále koridor východně míjí obec Žernovník, ve východní poloze se vyhýbá přírodní památce Čtvrťky za Bořím a končí mimoúrovňovou křižovatkou MÚK Lysice.

Varianty územní rezervy D43 ve variantě „Německé a „Optimalizované MŽP“ budou mimo jiné předmětem podrobného prověřování v rámci „Územní studie nadřazené dálniční a silniční sítě v jádrovém území OB3 Metropolitní rozvojové oblasti Brno“, uložené ZÚR JMK. Tato územní studie v podrobnějším měřítku prověří a upřesní i návrh koridoru pro D43 včetně všech souvisejících staveb s ohledem na možné varianty vedení, realizovatelnost technického řešení i požadavky ochrany životního prostředí a lidského zdraví. Výsledky územní studie budou podkladem pro výběr výsledné varianty D43 a upřesnění koridoru jako veřejně prospěšné stavby v aktualizaci ZÚR JMK.

Úkolem uvedené územní studie (viz rámcový obsah územní studie v bodě 438 textové části I. návrhu ZÚR JMK) je *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.* Při prověřování má územní studie mj. *zohlednit strukturu osídlení a limity využití území včetně zastavěných území, prověřovaná řešení směřovat k dopravní účinnosti řešení, minimalizaci negativních vlivů na obyvatelstvo, lidské zdraví a životní prostředí, na přírodu, krajinu a krajinný ráz území.*

V podání je namítána údajná neprůchodnost územím ve vztahu k blízkosti zástavby některých obcí. K tomu uvádíme, že varianta Německá je v kontaktu s obytnou zástavbou v lokalitách Malhostovice – Drásov, Všechnovice – Skalička a Malá Lhota, varianta Optimalizovaná MŽP pak v lokalitách Lažany, Újezd u Černé Hory a Malá Lhota (lokálně). Vzdálenosti komunikace od nejbližší zástavby budou v obou variantách silně záviset na poloze trasy v rámci vymezeného koridoru. Větší vlivy u nejbližší zástavby byly jednoznačně identifikovány u varianty Německé, na druhou stranu její celkový průchod kolem zástavby je kratší (jde „napříč“ vůči obcím), zatímco varianta Optimalizovaná MŽP obchází Lažany, Újezd a Lipůvku v delších úsecích.

Podotýkáme, že do mapových podkladů se zanáší až zkolaudované objekty, proto lokality se rozestavěnými či dokončenými, avšak nezkolaudovanými domy nejsou do mapových podkladů zaneseny. Při zpracování územní studie budou použity aktuální mapové podklady v podrobnějším měřítku, zohledněna pak může být aktuální situace v území.

Ve vztahu k možnosti překračování zákonných hygienických limitů lze dodat, že hlediska ochrany veřejného zdraví nelze při realizaci záměru připustit nesplnění požadavku právních předpisů na úseku ochrany veřejného zdraví, a to s přihlédnutím k závěrům posouzení vlivu na životní prostředí a veřejné zdraví v rámci řízení dle ustanovení § 4 až § 10 zákona č. 100/2001 Sb.. Základním předpokladem souhlasu orgánu ochrany veřejného zdraví v předrealizačních fázích (resp. v rámci schvalovacích řízení pro konkrétní záměry) je předložení důkazů o reálném předpokladu dodržení požadavku stanovených právními předpisy na úseku ochrany veřejného zdraví.

K zákonným limitům znečištění ovzduší Nejvyšší správní soud v rozsudku 1 Ao 7/2011 – 526 ze dne 21. června 2012 (rozsudek k ZÚR JMK) v článku (102) uvádí, že cit.: „posuzování imisních limitů znečištění ovzduší a nejvyšších přípustných hodnot hluku stanovených příslušnými prováděcími předpisy má své místo v územním řízení, v rámci realizace konkrétního záměru. NSS dále „územní řízení označuje za jeden z nejdůležitějších momentů, v němž se velmi rigorózně (prostřednictvím závazných veřejnoprávních limitů) projevuje princip přípustné míry znečišťování životního prostředí, podle něž území nesmí být zatěžováno lidskou činností nad míru únosného zatížení.“

Námítka č. 13, vlivy dálnice D43 na životní prostředí a veřejné zdraví jsou vyhodnoceny nesprávně, **se zamítá.**

Odůvodnění:

Požizovatel ZÚR JMK nesouhlasí s tvrzením, že vlivy záměru dálnice D43 na životní prostředí a veřejné zdraví jsou vyhodnoceny chybně. Vzhledem k tomu, že tvrzení je konkrétně vztaheno k působení kumulativních vlivů úseků D43, které jsou vymezeny jako územní rezerva, a dalších dopravních staveb, uvádíme ve věci následující:

Dokumentace Vyhodnocení vlivů ZÚR JMK na životní prostředí (dokumentace SEA) obsahuje hodnocení jednotlivých navrhovaných záměrů (viz. příloha č. 2) a hodnocení koncepce ZÚR JMK jako celku, a to v kapitole 6.9. „Souhrnné vyhodnocení vlivů ploch a koridorů na sledované složky životního prostředí“. Pro celou koncepci jsou navržena opatření pro předcházení, snížení nebo kompenzaci všech zjištěných nebo předpokládaných závažných záporných vlivů na životní prostředí v kapitole 8 dokumentace SEA. Součástí vyhodnocení je rovněž vyhodnocení vlivů sekundárních, kumulativních, synergických, krátkodobých, střednědobých a dlouhodobých, trvalých a přechodných, kladných a záporných viz příloha č. 2 dokumentace SEA. Správnost „Vyhodnocení vlivů ZÚR JMK na životní prostředí“ (tzv. SEA) je garantována zpracováním autorizovanou osobou projektanta.

Dokumentaci SEA se podrobně zabývalo MŽP, což dokládá obsah souhlasného stanoviska SEA, ve kterém je popsán průběh posuzování, popis posuzování a závěr posuzování. V závěru posuzování je uvedeno, cit.: „ZÚR JMK v předloženém rozsahu lze po provedeném procesu SEA včetně mezistátního posuzování vlivů na životní prostředí hodnotit z hlediska možných negativních vlivů na životní prostředí a veřejné zdraví jako přijatelné. Plochy a koridory vymezené v ZÚR JMK nemají významně negativní vliv na evropsky významné lokality (EVL) a ptačí oblasti (PO). Potenciálně negativní vlivy na životní prostředí a veřejné zdraví budou vyloučeny či minimalizovány provedením opatření obsažených v požadavcích tohoto stanoviska...“

K možnosti posuzování z hlediska vlivů na životní prostředí v případě záměrů vymezených formou územních rezerv (jako je např. dálnice D43 v některých úsecích) jsme uvedli informace výše (např. k námitce č. 12). Takto vymezené úseky dálnice D43 v širším okolí Brna budou ve vzájemných návaznostech a v širších souvislostech i s dalšími významnými záměry studovány a posuzovány v rámci územní studie uložené v ZÚR JMK. Součástí územní studie bude hluková a rozptylová studie, která mj. podrobněji vyhodnotí rizika znečištění ovzduší v kombinaci s ostatními záměry umístěnými v řešeném území.

Uložením nezbytnosti zpracovat územní studii na území města Brna a v jeho zázemí napomáhají ZÚR JMK, s ohledem na složitost řešeného území, tomu, že dojde k podrobnějšímu zhodnocení stávajících a předpokládaných vlivů navrhovaných variant včetně vlivů sekundárních, synergických, kumulativních, krátkodobých, střednědobých a dlouhodobých, trvalých a přechodných, kladných a záporných. Tyto vlivy vzhledem k ust. § 36 odst. 3 stavebního zákona nelze jinak v ZÚR JMK řešit v potřebné větší podrobnosti.

Na základě výsledků územní studie dojde k výběru variant pro záměry, které jsou nyní v ZÚR navrhovány jako územní rezervy ve variantách, jak je tomu i v případě některých úseků dálnice D43.

Z uvedeného pohledu považujeme „jednoznačné konstatování, že „Bystrcká“ a „Německá“ varianta této dálnice není přijatelná a realizovatelná, zatímco „Optimalizovaná“ varianta se sídelním útvarům striktně vyhýbá“ za nedostatečně podložené a předčasné. Podotýkáme, že (jak plyne z vyhodnocení SEA) rozdíly mezi variantami nejsou z hlediska „vyhýbání se sídelním útvarům“ zásadní. Rozsah kontaktu s obytnou zástavbou u varianty Německé a Optimalizované MŽP jsme popsali výše (k námitce č. 12).

Námítka č. 14, nesouhlasící s vymezením územní rezervy pro „Jihozápadní tangentu“, **se zamítá**

Odůvodnění:

Jihozápadní tangenta (JZT) je v souvislosti s rozvojem celého jihozápadního a jižního segmentu urbanizovaného prostoru města Brna dlouhodobým záměrem a byla prověřena řadou podkladových studií, zejména dopravně urbanistickou studií „Rychlostní silnice D43 Jihozápadní tangenta Troubsko – Blučina“, 2003“ a „Územní studií v oblasti jihozápadně města Brna“ 2008. Záměr JZT, záměr dálnice D52/JT Rajhrad – Chrlice II (dříve nazývané

jižní tangenta) a záměr Obchvat Chrlic, prodloužení II/152 jsou součástí v ZÚR JMK navržené dopravní sítě jižně dálnice D1, ke které se vztahuje úkol pro územní plánování stanovený v Politice územního rozvoje ČR, ve znění Aktualizace č. 1 (dále Aktualizace č. 1 PÚR ČR) v článku (42): „*vytvořit územní podmínky pro řešení dopravní (zejména silniční) sítě jižně od dálnice D1*. Nutnost řešení silniční sítě jižně dálnice D1 je vyvolána rozvojem města Brna jižním směrem, zejména výstavbou komerčních zón v území. Z hlediska řešení silniční sítě území Brněnské aglomerace je podstatné respektování systému ochrany území, zejména zastavěných území, před tranzitní dopravou.

JZT představuje kapacitní propojení jihozápadního segmentu mezi D1 a D52, v širších souvislostech s přímou návazností na D43 ve stopě Bystrcké, případně s využitím dílčího úseku dálnice D1 s návazností na D43 ve stopě Bítýšské, v jižním prostoru s návazností na D52 a prostřednictvím jižní tangenty na dálnici D2 s pokračováním v koridoru obchvatu Chrlic. Dopravní vytižení a efektivita JZT v celém systému nadřazené sítě JMK byla prověřována v rámci dokumentace „Zhodnocení potenciálu území a modelových stavů silniční sítě Jihomoravského kraje“, 2014.

Dle ustanovení § 36 odst. 3 stavebního zákona *zásady územního rozvoje ani vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území nesmí obsahovat podrobnosti náležející svým obsahem územnímu plánu, regulačnímu plánu*. S ohledem na složitost podmínek v území Brna a jeho zázemí nelze v měřítku a podrobnosti zásad územního rozvoje posoudit potřebu, reálnost a dopady posuzovaných variant do území. Proto návrh ZÚR JMK v území metropolitní rozvojové oblasti OB3 Brno vymezuje plochu, ve které se ukládá prověření změn územní studií „Územní studie nadřazené dálniční a silniční sítě v jádrovém území OB3 metropolitní rozvojové oblasti Brno“ (viz *kap. I. textové části návrhu ZÚR JMK*). Cílem územní studie je prověřit v územním detailu potřebnost a realizovatelnost vybraných záměrů navrhované koncepce silniční dopravy na území Jihomoravského kraje, jež byly vymezeny v podobě územních rezerv. Dle rozsudku NSS 1 Ao 7/2011 k ZÚR JMK ze dne 21. června 2012 článku [86] lze vypracování územní studie stanovenou v ZÚR (viz § 36 odst. 2 stavebního zákona) považovat za relevantní opatření ke kompenzaci některých negativních kumulativních a synergických vlivů a to v případě, je-li na základě dostupných podkladů možný jen velmi hrubý odhad předpokládané zátěže, což dokládá Vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území.

Jedním z účelů pořízení územní studie je vytvoření sjednoceného podkladu, co do aktuálnosti a detailnosti řešení záměrů nadřazené dálniční a silniční sítě, jakož i aktualizace a prohloubení údajů o území samotném tak, aby bylo možné posoudit vliv záměrů nadřazené dálniční a silniční sítě na životní prostředí v rozsahu, podrobnosti a míře konkrétnosti větší, než umožňují ZÚR. V současné době není k dispozici dostatek podkladů v potřebné podrobnosti, zpracovaných ve stejném pojetí, v jednom období a v jednotném prostorovém vymezení. Nelze vycházet jen z dopravního modelování, ale i z podmínek území. Kvalitní závěr může být vyneseno až na základě určitého portfolia dat, jinak dochází ke zkreslení a závěr nemusí být úplný. Toto portfolio dat je sice již částečně hotovo, ale je nezbytné ho doplnit o výsledky studie, na základě které bude teprve možné komplexní posouzení celé problematiky. Vzhledem k ust. § 36 odst. 3 stavebního zákona nelze výše uvedená posouzení vlivů v ZÚR JMK řešit v potřebné větší podrobnosti. Odůvodnění zpracování územní studie je obsaženo v kap. G.9. odůvodnění ZÚR JMK. Uvedené argumenty prokazují nezbytnost pořízení územní studie.

Takový postup při řešení problematiky území jižně od Brna potvrzuje Aktualizace č. 1 PÚR ČR; z článku (42) Aktualizace č. 1 PÚR ČR vyplývá úkol pro územní plánování, a to „*pořídít územní studii řešící zejména vzájemné vazby veřejné infrastruktury*“. Vymezením plochy v území metropolitní rozvojové oblasti OB3 Brno, ve které se ukládá prověření změn územní studií, je tento úkol pro územní plánování v ZÚR JMK naplněn.

Postup přednostního pořízení ZÚR JMK a následné zpracování územní studie vyplývá z požadavku stavebního zákona, který ukládá pořízení ZÚR JMK zahájit bezodkladně po jejich zrušení (viz § 42 odst. 6) stavebního zákona. Konstatování, že řešení je odkládáno do neurčité budoucnosti, není pravdivé; v bodě (438) návrhu ZÚR JMK se uvádí, že *pořizování územní studie bude zahájeno bezodkladně po vydání ZÚR JMK. Po vložení dat o územní studii do evidence územně plánovací činnosti bude bezodkladně pořízena aktualizace ZÚR JMK*.

Plocha pro územní studii je vymezená ve vazbě na území metropolitní rozvojové oblasti OB3 Brno, ve které dochází k vysoké koncentraci požadavků na změny využití území a jejich vzájemnou prostorovou a funkční koordinaci. Územní studie v územně funkčních souvislostech podrobněji prověří reálnost průchodu nadregionální a regionální silniční infrastruktury územím s vazbou na metropolitní rozvojovou oblast, při zohlednění vzájemných návazností kapacitních komunikací a ostatní silniční sítě, vzájemných vazeb obcí v řešeném území včetně jejich vazby k Brnu, jako jádru metropolitní rozvojové oblasti. Dle návrhu ZÚR JMK je úkolem územní studie *prověřit přepravní účinnost, funkci a potřebu jihozápadní tangenty ve vztahu k variantám dálnice D43, v návaznosti na dálnici D52/JT Rajhrad – Chrlice II (jižní tangenta) a její napojení na dálnici D2, a to*

s ohledem na zpřístupnění a obsluhu jihozápadního prostoru jádrového území OB3 metropolitní rozvojové oblasti Brno mezi dálnicemi D52 a D1, a dopady na zatížení komunikačního systému Brna včetně radiál. Dále má územní studie za úkol prověřit potřebu jihozápadní tangenty jako součásti koncepce třístupňového ochranného komunikačního systému města Brna a jeho zázemí sledované v ÚPD města Brna, včetně dopadů na celkovou koncepci rozvoje a územního uspořádání řešeného prostoru. Dle návrhu ZÚR JMK je při prověřování v maximální možné míře nutno zohlednit strukturu osídlení a rozvojové předpoklady území. Prověřovaná řešení musí směřovat k minimalizaci negativních vlivů na obyvatelstvo, lidské zdraví a životní prostředí a rovněž k minimalizaci negativních vlivů na přírodu, krajinu a krajinný ráz území.

Dle výše uvedených úkolů územní studie je zřejmé, že při prověřování koridorů JZT bude v rámci zohledňování rozvojových předpokladů území v podrobnějším měřítku řešena také otázka toho, aby na území jednotlivých sídel byla zabezpečena možnost kompaktního rozvoje a nevznikaly zbytečně nové bariéry mezi sídly.

Uložením nezbytnosti zpracovat územní studii na území města Brna a v jeho zázemí napomáhají ZÚR JMK, s ohledem na složitost řešeného území, tomu, že dojde k potřebnému zhodnocení stávajících a předpokládaných vlivů navrhovaných variant včetně vlivů sekundárních, synergických, kumulativních, krátkodobých, střednědobých a dlouhodobých, trvalých a přechodných, kladných a záporných. Tyto vlivy vzhledem k ust. § 36 odst. 3 stavebního zákona nelze jinak v ZÚR JMK řešit v potřebné větší podrobnosti.

Z důvodu předběžné opatrnosti návrh ZÚR JMK vymezuje varianty JZT, a to var. A „Modřická“ (RDS08-A) a var. B „Želešická“ (RDS08-B) jako územní rezervu do doby, než bude na základě výsledků podrobnějšího prověření území územní studií možno rozhodnout o potřebnosti JZT, případně o výběru varianty. Územní rezerva je pro obě varianty vymezena v šířce 600 m mimo zastavěná území a zastavitelné plochy dotčených obcí za podmínky zachování minimální šířky koridoru 250 m (tj. šířka ochranného pásma pro silnici I. třídy rychlostního typu + rezerva 50 m) tak, aby byla zajištěna dostatečná rezerva pro možné prověření polohy a celkového uspořádání dotčeného území.

K vymezené územní rezervě dodáváme, že podle § 36 odst. 1 stavebního zákona se územní rezervy z hlediska vlivů na životní prostředí neposuzují, neboť účelem územní rezervy je chránit území pro záměr, který nelze bez prověření potřeby realizace a jeho plošných nároků umístit do území.

Námítka č. 1.4 konstatuje, že koridory územních rezerv prochází územím, kde jsou překračovány nejvyšší limity zatížení území (limity zatížení hlukem a prachovými částicemi PM₁₀). Ke stávajícímu stavu zatížení území uvádíme, že opatření k dosažení požadované kvality ovzduší, jejímu udržení a dalšímu zlepšení, ze kterých budou vycházet orgány ochrany ovzduší, veřejná správa a samospráva dle svých kompetencí v rámci řízení kvality ovzduší dle zákona č. 201/2012 Sb., o ochraně ovzduší, ve znění pozdějších předpisů a v souladu s obecnou povinností pečovat o rozvoj obce a kraje a jejich území, stanovuje Program zlepšování kvality ovzduší aglomerace Brno (květen 2016). Mezi opatřeními ke snížení emisí a požadovanému zlepšení kvality ovzduší stanovenými programem v kapitole E. 3. jsou i opatření územně plánovací, která jsou součástí řešení návrhu ZÚR JMK. Jedná se o páteří síť kapacitních silnic, silnic I. a II. třídy. V kap. A.3. textové části Vyhodnocení vlivů ZÚR JMK na udržitelný rozvoj území jsou obsaženy údaje o současném stavu životního prostředí (ovzduší, lidské zdraví – hluková zátěž obyvatelstva). Údaje z imisního monitoringu jsou shrnuty na str. 77 Vyhodnocení vlivů ZÚR JMK na udržitelný rozvoj území, včetně naměřených hodnot na stanicích v Brně. Z těchto údajů projektant při hodnocení vycházel.

V předmětném území dle údajů ČHMÚ došlo k významnému zlepšení. Dle hodnot naměřených na měřicí stanici Brno – Tuřany (která má reprezentativnost až 50 km) lze vyhodnotit v uplynulých letech imisní zatížení lokality sledovanými škodlivinami jako mírně znečištěné. Imisní limity pro posuzované škodliviny zde nejsou překračovány poslední 4 roky. Hodnoty pro průměrné denní koncentrace PM₁₀ jsou zde překračovány několikrát ročně, ale stanovený maximální počet překročení imisního limitu za rok (tj. 35x ročně) překročen poslední 4 roky nebyl. Průměrné roční koncentrace sledovaných škodlivin imisní limity splňují. Vyhodnocení vlivů ZÚR JMK na udržitelný rozvoj území uvádí a hodnotí méně příznivý stav, než by odpovídalo aktuální situaci, která se zjevně s postupem času zlepšuje.

Ještě vhodnější pro hodnocení ovzduší je použití map rozložení znečištění ovzduší dle ČHMÚ. Český hydrometeorologický ústav zpracovává každoročně tzv. prostorovou interpretaci naměřených hodnot, která na základě výsledků imisního monitoringu a s pomocí sofistikovaných modelových nástrojů počítá celoplošnou zátěž území ve čtvercové síti 1x1 km. Její uplatnění jakožto podkladu pro informaci o výskytu nadlimitních hodnot je zakotvena i v zákoně o ochraně ovzduší (§ 11 zákona).

Z mapování je zřejmé, že přinejmenším v posledních dvou letech nebylo překročení limitu v předmětné oblasti

zaznamenáno vůbec a i při použití 5letého průměru bylo překročení zaznamenáno jen v jediném bodě: na okraji Troubska, kde byl překročen limit pro benzo(a)pyren o 1 % (tj. 1,01 ng.m⁻³).

Z analýzy současné imisní zátěže tak spíše naopak vyplývá, že umístění záměrů do zmíněné oblasti ve vztahu k limitům znečištění ovzduší nic nebrání.

Tím je ovšem řešena pouze otázka současné zátěže, nikoli zátěže potenciální – po umístění záměrů. Zde je nutno konstatovat, že stávající podkladové studie opravdu neposkytují odpověď na otázku, zda lze dané stavby v tomto prostoru umístit či nikoliv, a to bez ohledu na to, kolik podkladových studií bylo k dispozici. Důvodem je právě to, že tyto studie nemodelovaly komplexně všechny záměry v území v celém příčinném řetězci „dopravní zatížení – imisní a hluková zátěž – zdravotní rizika obyvatel“. Bez takové studie není vhodné o otázce, kterou z variant do území lze umístit či nikoliv, autoritativně rozhodnout.

Obdobná situace je i v případě hluku, kde je problematika komplikovanější o to, že úroveň hluku lze účinně snižovat pomocí technických opatření (protihlukové valy a stěny) i na relativně malém prostoru. Jak ukazují zkušenosti z praxe, i vzdálenost několika málo desítek metrů může být při vhodném technickém řešení ke splnění limitů zcela dostačující. Zde pak hrají roli zcela lokální faktory, např. hloubka zářezu komunikace, převýšení terénu, rampy křižovatek apod. Bez detailního modelování tak nelze o potenciální úroveň hlukové zátěže zástavby v území specifikovat.

V souhrnu je tak nutno konstatovat, že:

- současné znečištění ovzduší v území nepřekračuje stanovené limity a nebrání tedy umístění nových záměrů. Není však zřejmé, zda tomu tak bude i v součtu s novými záměry.
- u hluku pravděpodobně existuje možnost technické ochrany obyvatel před hlukem z dopravy na úroveň limitů, toto je však nutno potvrdit na základě detailní studie
- dosavadní podklady neumožňují tuto otázku zodpovědět. Rozhodně však neplatí, že by tyto záměry bylo možné bez dalšího posouzení označit za nerealizovatelné.

Problematika, které musí být při prověřování možností budoucího využití pro daný účel a při upřesnění vymezení koridoru věnována zvýšená pozornost, je popsána na základě principu předběžné opatrnosti ve Vyhodnocení vlivů ZÚR JMK na udržitelný rozvoj území v příloze č. 3 „Informativní údaje k územním rezervám“. Účelem informativního přehledu je upozornit na skutečnosti, kterým je nutné při budoucím prověřování věnovat pozornost, tj. neměly by být opomenuty. Pro koridory územních rezerv RDS08-A a RDS08-B je nutné dle tabulky uvedené v příloze č. 3 „Informativní údaje k územním rezervám“ věnovat pozornost mimo jiné optimalizaci trasy v rámci koridoru s cílem minimalizace dopadů na obytnou zástavbu, zajistit splnění hlukových limitů, zachování migrační propustnosti území a zachování funkcí skladebných prvků ÚSES.

K otázce, zda je vůbec možná a přípustná realizace záměrů, pro něž návrh ZÚR JMK vymezuje územní rezervy, konstatujeme, že při předběžném posouzení koridorů územních rezerv neshledal projektant u žádného z koridorů takový střet se zájmy ochrany životního prostředí dle jednotlivých složek, který by vyloučil již v této fázi realizovatelnost záměru, pro něž byla územní rezerva vymezena.

S ohledem na skutečnost, že v návrhu ZÚR JMK jsou vymezeny pro záměr JZT koridory územních rezerv, (sloužící k ochraně území před činnostmi, které by mohly stanovené využití podstatně ztížit nebo znemožnit), nelze pro JZT stanovit podmínky či vyhodnotit vlivy záměru, které jsou požadovány v obdrženém podání. Požadavky obce budou vyhodnoceny v rámci pořízení „Územní studie nadřazené dálniční a silniční síť v jádrovém území OB3 metropolitní rozvojové oblasti Brno“.

Námítky č. 15 a 16, plochy a koridor pro záměr „D52/JT“ jsou vymezeny nedůvodně a nesprávně a plochy a koridor pro záměr dálnice D52 jsou vymezeny nedůvodně a nesprávně **se zamítají**.

Odůvodnění:

K vymezení záměrů dálnice D52 a D52/JT jsme se již vyjádřili u námitek č. 1 a 2.

Dokumentace Vyhodnocení vlivů ZÚR JMK na životní prostředí (dokumentace SEA) obsahuje hodnocení jednotlivých navrhovaných záměrů (viz. příloha č. 2) a hodnocení koncepce ZÚR JMK jako celku, a to v kapitole 6.9. „Souhrnné vyhodnocení vlivů ploch a koridorů na sledované složky životního prostředí“. Pro celou koncepci jsou navržena opatření pro předcházení, snížení nebo kompenzaci všech zjištěných nebo předpokládaných závažných záporných vlivů na životní prostředí v kapitole 8 dokumentace SEA. Součástí vyhodnocení je rovněž

vyhodnocení vlivů kumulativních a synergických viz příloha č. 2 dokumentace SEA.

Vyhodnocení SEA a Natura obou záměrů je promítnuto do textové části I. návrhu ZÚR JMK požadavků na uspořádání a využití území a úkolů pro územní plánování (str. 43 a 50 textové části I. návrh ZÚR JMK). Z celkového vyhodnocení záměrů vyplývá, že využití koridorů je možné za předpokladu uplatnění navržených opatření SEA viz příloha č. 2 dokumentace SEA.

V příloze 2 dokumentace SEA Hodnocení záměrů, je u záměru D52 v položce „Ovzduší“ uvedeno cit.: „Záměr neprochází územím s překročením imisních limitů. Komunikace je vedena prakticky v ose stávající silnice I/52, která je vedena převážně mimo kontakt s obytnou zástavbou. Výjimkou je oblast města Mikulova, kde je současná silnice vedena po okraji obytné zástavby, zatímco nová komunikace odvede dopravu do větší vzdálenosti od města. Kontakt s obytnou zástavbou je minimální.“ Významnost vlivu na ovzduší je hodnocen jako +1 potenciálně mírně pozitivní vliv.

V položce „Lidské zdraví“ je uvedeno cit.: „Záměr je veden v souběhu se stávající komunikací I/52, na které jsou sice překročeny limitní hodnoty, avšak prakticky výhradně mimo chráněnou zástavbu (tj. hlukový limit se zde neuplatňuje). Výjimkou je oblast města Mikulova, kde nová komunikace odvede dopravu do větší vzdálenosti od města. Kontakt s obytnou zástavbou je minimální.“ Významnost vlivu na lidské zdraví je hodnocen jako +1 potenciálně mírně pozitivní vliv.

V příloze 2 dokumentace SEA Hodnocení záměrů, je u záměru D52/JT v položce „Ovzduší“ uvedeno cit.: „Záměr zasahuje do území s překročením imisních limitů. Vytvoří kapacitní propojení silnice R52 a D2. Odvede dopravu ze stávající silnice II/152, čímž odlehčí zejména zástavbě Modřic, částečně odvede dopravu též z dálnice D1. V místech přiblížení nové komunikace k zástavbě je nutno očekávat určitý nárůst zátěže, nicméně vymezení koridoru poskytuje dostatečný prostor pro optimalizaci trasy tak, aby dopady byly minimalizovány a aby umístění silnice nevyvolalo překročení imisních limitů.“ Významnost vlivu na ovzduší je hodnocen jako +1 potenciálně mírně pozitivní vliv. V položce „Lidské zdraví“ je uvedena podmínka na zajištění splnění hlukových limitů u veškeré chráněné zástavby. Významnost vlivu na lidské zdraví je hodnocen jako +1 potenciálně mírně pozitivní vliv.

Návrhem dálnice D52/JT řeší koncepce ZÚR JMK zajištění potřebných parametrů a odstranění úzkých hrdel na stávající silnici I/52 v prostoru Brna navazující v prostoru Rajhradu na silnici D52 Pohořelice – Rajhrad. Návrh dálnice D52/JT je veden ve stopě tzv. jižní tangenty mezi silnicí I/52 a dálnicí D2 s napojením na dálnici D2 v prostoru Chrlíc.

Návrh uspořádání nadřazené sítě s využitím jižní tangenty pro kontinuální napojení D52 na dálnici D2 současně napomáhá v jádrovém území metropolitní oblasti redukovat problémy specifikované v ÚAP JMK 2013, kdy kapacita stávajícího dopravního systému aglomerace přestává dostačovat narůstajícím objemům tranzitní a zejména cílové a zdrojové dopravy, a to zejména v jižní části území a omezuje tak jeho rozvoj.

Záměry dopravní a technické infrastruktury byly ve Vyhodnocení vlivů ZÚR JMK na udržitelný rozvoj území hodnoceny na základě porovnání významnosti vlivu záměru na posuzované složky životního prostředí, resp. porovnání přijatelnosti míry vlivu záměru na danou složku životního prostředí a porovnání variant řešení z hlediska dopravně inženýrských kritérií, předpokládaných vlivů na obyvatelstvo, veřejné zdraví a složky životního prostředí, tj. kritérií zohledňujících základní aspekty pilířů udržitelného rozvoje území při rozhodování o výsledné variantě. Zásady územního rozvoje tedy zachovávají kontinuitu vývoje území. Z tohoto důvodu byly záměry vyhodnocovány, zkoumány, ověřovány (např. z hlediska kapacity sítě, průchodnosti území, vlivů na životní prostředí a lidské zdraví) a aktuálně modifikovány s cílem zlepšení dosavadního stavu území, podpory a koordinace rozvoje území a ochrany jeho hodnot.

Otázkou povinnosti posuzovat koncepční varianty v návrhu ZÚR JMK se zabýval rozsudek Nejvyššího správního soudu č. 1 Ao 7/2011-526 ze dne 21. června 2012. V článku [131] a [132] rozsudku soud uvedl cit.: „...dle soudu neplyne povinnost zpracovatele koncepce (zásad územního rozvoje) předložit k posouzení vlivů na životní prostředí variantní návrh koncepce (event. návrh koncepce obsahující variantní řešení jednotlivých ploch a koridorů). Povinnost zpracovat varianty návrhu koncepce (event. návrh koncepce řešící variantně jednotlivé plochy a koridory) a nechat posoudit jejich vliv na životní prostředí může být stanovena dotčeným orgánem na úseku posuzování vlivů na životní prostředí. V procesu pořizování zásad územního rozvoje se konkrétně jedná o požadavek dotčeného orgánu na vyhodnocení vlivů uplatňování zásad územního rozvoje na podmínky udržitelného rozvoje v území dle § 187 odst. 4 stavebního zákona, který musí být převzat do zadání zásad územního rozvoje. Požadavek na zpracování návrhu zásad územního rozvoje ve variantách, a to ať již ve formě vícero variantních ucelených návrhů, nebo ve formě jediného návrhu obsahujícího variantní řešení jednotlivých

ploch a koridorů, může být součástí schváleného zadání zásad územního rozvoje rovněž z podnětu samotného pořizovatele. Variantní návrh zásad územního rozvoje, event. návrh obsahující variantně řešené jednotlivé plochy a koridory se tedy zpracovává tehdy, jestliže tento požadavek obsahuje schválené zadání zásad.

[132] V těchto intencích je třeba vykládat i bod 5 a 6 přílohy stavebního zákona. Obsahem vyhodnocení vlivů zásad územního rozvoje na životní prostředí je zhodnocení variant tehdy, jestliže podle zadání zásad je pořizovatel povinen varianty zpracovat. Z těchto ustanovení rozhodně neplyne originární povinnost varianty zpracovat vždy. Ostatně Nejvyšší správní soud v rozsudku ze dne 7. 10. 2011, č. j. 6 Ao 5/2011 – 43, uvedl, že zákon neukládá povinnost u všech koridorů nadmístního významu plánovat tyto koridory ve variantách...“

Posuzování koncepční varianty v návrhu ZÚR JMK není stavebním zákonem stanoveno. Požadavek na koncepční varianty v návrhu ZÚR JMK není v zadání ZÚR JMK obsažen vzhledem k tomu, že v rámci projednání zadání ZÚR JMK nebyl ze strany dotčených orgánů takový požadavek vznesen.

K intenzitám dopravy na hraničním přechodě viz vyhodnocení námitky č. 8.

Z výše uvedeného je zřejmé, že vymezením záměru dálnice D52 a D52/JT v ZÚR JMK je odůvodněné.

Doplňujeme, že v návaznosti na stávající stupeň poznání nelze v současné době předjímat, jaká bude úroveň hlukové zátěže a kvality ovzduší jako významných determinant vlivů na lidské zdraví v době realizace jednotlivých záměrů, nelze předjímat nemožnost stavebně technických či technologických řešení konkrétních záměrů naplnit normativní požadavky vztahující se k vlivům záměru na životní prostředí a na veřejné zdraví.

Z hlediska ochrany veřejného zdraví nelze při realizaci záměru připustit nesplnění požadavku právních předpisů na úseku ochrany veřejného zdraví, a to s přihlédnutím k závěrům posouzení vlivu na životní prostředí a veřejného zdraví v rámci řízení dle ustanovení § 4 až § 10 zákona č. 100/2001 Sb.. Základním předpokladem souhlasu orgánu ochrany veřejného zdraví v předrealizačních fázích resp. v rámci schvalovacích řízení pro konkrétní záměry je předložení důkazů o reálném předpokladu dodržení požadavku stanovených právními předpisy na úseku ochrany veřejného zdraví. Dále podatel v podání uvádí výčet „skutečností“, které budou ovlivněny záměrem dálnice D52 – neproporcionální zásah do práv dotčených obcí a vlastníků nemovitostí, narušení turistické atraktivity regionu Pálavy, ohrožení přírodních hodnot CHKO Pálava, narušení typického krajinného rázu, vznik bariéry atd. Tyto „skutečnosti“ však blíže nespecifikuje.

Námítka č. 17, plochy a koridor pro záměr dálnice D55 u Břeclavi jsou vymezeny nesprávně, **se zamítá.**

Odůvodnění:

K záměru D55 (obchvat Břeclavi) jsme se již vyjádřili u námitky č. 7.

Návrh ZÚR JMK obchvat Břeclavi I/55 nevymezuje z důvodu, že obchvat řeší místní dopravní problém, je vymezen v územním plánu Břeclavi a bylo na něj vydáno územní rozhodnutí. Záměr obchvatu Břeclavi je zdůvodňován primárně odvedením tranzitní dopravy z centra města Břeclavi, nabídkou alternativní trasy pro dosažení místních cílů, odstupňování jednotlivých segmentů základního komunikačního systému ve městě tak, aby obsloužily dopravní cíle při minimalizaci zátěže prostředí a možností napojení připravovaných průmyslových zón.

Námítka č. 18, plochy a koridor pro záměr silnice I/38 ve Znojmě jsou vymezeny nesprávně, **se zamítá.**

Odůvodnění:

Návrh ZÚR JMK zpřesňuje koridor **kapacitní silnice S8** dle Aktualizace č. 1 PÚR ČR vymezením koridoru přeložky silnice I. třídy I/38 Blížkovice (hranice kraje) – Znojmo – Hatě – hranice ČR / Rakousko (DS07, DS08, DS09). Záměr byl v návrhu ZÚR JMK posouzen a vyhodnocen. Návrh plně odpovídá záměrům i očekávání využití komunikace.

Záměr dostavby obchvatu Znojma tak, jak je navržen v ZÚR JMK, tvoří doplnění částí obchvatu, které již byly vyprojektovány, projednány, povoleny a realizovány.

Jako podklad pro zpracování ZÚR JMK byla zadána v roce 2014 dokumentace „Zhodnocení potenciálu území a modelových stavů silniční sítě Jihomoravského kraje“. Z výsledků modelu je patrné, že lze jednoznačně definovat vztah mezi polohou obchvatu Znojma a dopravní efektivností. Pokud je poloha koridoru příliš vzdálená, klesá podíl regionální dopravy na obchvatu a ta zůstává na stávajících trasách Znojma. Na obchvatu zůstávají pouze tranzitní vztahy a menší podíl regionálních a místních vztahů, což snižuje „rentabilitu“ stavby. Přímknutější poloha obchvatu Znojma v kategorii silnice I. třídy vykazuje výrazně příznivější dopravní vytížení

a účinnost.

Intenzity dopravy na většině úseků spojení Jihlava – Znojmo nedosahují takových hodnot, které opravňují zařazení těchto komunikací do kategorie „R“ (nyní dle novely silničního zákona „D“). Hlavním kritériem by bylo ekonomické posouzení efektivity stavby, což se právě u intenzit pod 15 tis. voz. / 24 hod a v tak náročném terénu území Vysočiny nejeví vhodné a z ekonomického pohledu není realizovatelné. Kromě toho celá koncepce tangenciálních vazeb je založena na realizaci komunikační sítě mimo Jihomoravský kraj. Realizace D38 od dálnice D1 je velmi problematická z důvodů především obtížné průchodnosti terénně náročnějším územím, na rakouské straně bez adekvátní návaznosti.

K problematice posuzování koncepčních variant jsme se již vyjádřili u námitek č. 15 a 16.

K nepřípustnosti vymezování koridoru dopravní stavby v oblastech s překračovanými zákonnými limity znečištění ovzduší jsme se již vyjádřili u námitek č. 3.

Námítka č. 19, postup MŽP při vydání stanoviska SEA byl nezákonný, se zamítá

Odůvodnění:

Jedná se o názor podatele.

MŽP v souladu s § 37 odst. 6 stavebního zákona vydalo k návrhu ZÚR JMK stanovisko podle § 10g zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí a o změně některých souvisejících zákonů, ve znění pozdějších předpisů (stanovisko SEA) dne 05.01.2016. Obsah stanoviska SEA, ve kterém je popsán průběh posuzování, popis posuzování a závěr posuzování dokládá, že se MŽP dokumentací SEA podrobně zabývalo. Požadavek na bezodkladné rozhodnutí o trasách páteřní silnice v brněnské aglomeraci byl zahrnut v celé řadě podání, která se stala vstupem do procesu SEA k ZÚR JMK. MŽP tato podání zohlednilo jako podklad pro vydání stanoviska. K tomu MŽP v předmětném stanovisku uvádí: „Z pohledu MŽP je prioritou zlepšení kvality životního prostředí a veřejného zdraví v řešeném území. V tomto ohledu je nutné trvat na co možná nejrychlejší dořešení dálniční a silniční sítě v metropolitní rozvojové oblasti Brno, a to tak, aby byl co nejdříve odstraněn stávající zcela nevyhovující stav v oblasti znečištění ovzduší generující negativní vlivy na lidské zdraví. Návrh ZÚR JMK obsahuje řadu záměrů s potenciálem přispět ke zlepšení kvality ovzduší (zkvalitnění a zkapacitnění veřejné dopravy [nové terminály IDS, modernizace a výstavba železničních tratí], vyvedení dopravy mimo obytnou zástavbu [obchvaty obcí], stavby plynovodů a teplovodů [předpoklad nahrazení alespoň části lokálních topenišť] aj.), pokračující absence ZÚR JMK by naopak mohla bránit rozvoji v některých oblastech a v konečném důsledku implikovat zhoršování imisní zátěže. V dané situaci proto MŽP považuje za nejvhodnější dokončit pořizování stávajícího návrhu ZÚR JMK a následně urychleně zpracovat aktualizaci zásad, respektující výsledky vypracované územní studie. Z tohoto důvodu zmírňující opatření uvedená v požadavcích tohoto stanoviska nesměřují k úplnému odmítnutí či přerušení pořizování a dopracování předloženého návrhu ZÚR JMK, byť není z pohledu MŽP bez výhrad, jak je uvedeno výše, nýbrž k umožnění jeho schválení a následné urychlené aktualizaci vedoucí ke zhojení popisovaného nevyhovujícího stavu.“

K údajným nedostatkům hodnocení SEA jsme se podrobně vyjádřili výše, zejména ve vyhodnocení námitek č. 7.

K údajnému zneužití institutu územní rezervy jsme se podrobně vyjádřili výše, zejména ve vyhodnocení námitek č. 6.

Návrh ZÚR JMK obsahuje řešení celé páteřní silniční infrastruktury, pouze část záměru D43 je v souladu se stavebním zákonem vymezena územní rezervou. Konkrétně k vymezení D43 a D52 v ZÚR JMK jsme se podrobně vyjádřili výše, zejména ve vyhodnocení námitek č. 1 a 2. K výše uvedeným argumentům považujeme za důvodné zdůraznit, že MŽP ve stanovisku k vymezení koridoru pro D 43 v úseku Kuřim – Lysice jednoznačně uvedlo důvody, které jej vedly ke stanovení požadavku pod č. 3) nevymezovat v ZÚR JMK koridor pro záměr R43 v úseku Kuřim – Lysice před vymezením koridoru pro záměr R43 v úseku D1 – Kuřim, cituji: „V případné realizaci záměru R43 s provizorním zakončením u města Kuřimi, bez odpovídající návaznosti dalšího úseku jižním směrem k dálnici D1, spatřuje MŽP riziko dalšího vystupňování dopravní zátěže ve městě Brně a jeho širším okolí, kde jsou imisní limity již nyní plošně překračovány. Ve vyhodnocení vlivů ZÚR JMK na udržitelný rozvoj území je tento možný případ označen jako nejméně žádoucí varianta časového postupu realizace silniční komunikační sítě. Ukončení záměru R43 u Kuřimi a přivedení dopravy do Brna převážně po stávající kapacitně nevyhovující silnici I/43 lze považovat za nejhorší možnou variantou z hlediska cílového stavu uspořádání dopravy v brněnské aglomeraci. V požadavcích tohoto stanoviska se proto ukládá vymezit koridor pro záměr R43 jako celý komplex staveb, prověřených na základě zadané územní studie. Koridor pro záměr R43 v úseku Kuřim – Lysice může být v ZÚR JMK vymezen nejdříve po dořešení trasování koridoru pro záměr R43 v úseku D1 – Kuřim, neboť výběr

jedné z variant trasování prvně uvedeného úseku předjímá řešení návaznosti záměru jižně od Kuřimi. Řešením tak může být převedení obou úseků záměru do územní rezervy v rámci aktuálních zásad a následně jejich zahrnutí do návrhové části urychleně zpracované aktualizace ZÚR JMK. V tomto smyslu je formulován požadavek 3) tohoto stanoviska.

Je s podivem, že v souvislosti s výše uvedenou problematikou obec cituje odstavec ze souhlasného stanoviska SEA, ve kterém MŽP polemizuje o excesivním (nad)užívání územní rezervy a *nerozvádí tedy uvedené skutečnosti*. Z důvodu objektivit k obci vybranému odstavci odkazujeme na v tomto bodě výše citované odstavce a doplňujeme odstavec další cit.: „Zákonodárce učinil institut územní rezervy včetně dovětku o neposuzování územní rezervy v procesu SEA součástí platného právního řádu, s čímž MŽP nehodlá polemizovat. A fortiori MŽP nezpochybňuje využívání územní rezervy jako standardního nástroje územního plánování. Úkol podrobně prověřit územní studii vazby veřejné infrastruktury v území Metropolitní rozvojové oblasti Brno nadto vyplývá i z aktualizace č. 1 Politiky územního rozvoje. Zásady územního rozvoje jakožto nejvyšší stupeň územně plánovací dokumentace musí obsahově z politiky územního rozvoje vycházet... Tolik k citaci ze stanoviska.

K vyhnutí se posouzení vlivů celého komplexu zásadních záměrů uvádíme, že hodnocením záměrů v dokumentaci SEA se již zabýval Nejvyšší správní soud v rozsudku č. 1 Ao 7/2011-526 ze dne 21. června 2012 v článku [218] cit.: „*Nejvyšší správní soud konstatuje, že v části stanoviska SEA označené jako „Stručný popis vyhodnocení“ je uvedeno, že předmětem hodnocení jsou plochy a koridory dle PÚR 2008, plochy a koridory nadmístního významu a územní rezervy. Navrhovatelé mají pravdu v tom, že posouzení vlivů ZÚR na životní prostředí je založeno na hodnocení jednotlivých koridorů (event. jejich dílčích úseků). Soud v tom však nespátňuje rozpor se zákonem. Ba naopak považuje takový postup za jediný možný, neboť pouze takto lze relativně podrobně posoudit vlivy jednotlivých záměrů, pro jejichž realizaci stanoví ZÚR předpoklady, a učinit rozhodnutí o výběru varianty. Posouzení musí být zaměřeno na vlivy všech ploch a koridorů obsažených v návrhu ZÚR, včetně jejich vzájemného ovlivňování. Koncept jako celek lze totiž považovat za souhrn jednotlivých ploch a koridorů v jejich vzájemných souvislostech a interakci.“*

K názoru podatelky „*je neobhajitelné, aby pořizovatel neměl od zpracování prvního návrhu ZÚR JMK v roce 2009 dostatek informací o posuzovaném území*“ je nutno konstatovat, že stávající podkladové studie neposkytují odpověď na otázku, zda lze dané stavby v tomto prostoru umístit či nikoliv, a to bez ohledu na to, kolik podkladových studií bylo k dispozici. Důvodem je právě to, že tyto studie nemodelovaly komplexně všechny záměry v území Brna a jeho okolí v celém příčinném řetězci „dopravní zatížení – imisní a hluková zátěž – zdravotní rizika obyvatel“. Bez takové studie není vhodné o otázce, kterou z variant D43 do území lze umístit či nikoliv, autoritativně rozhodnout. Proto je v návrhu ZÚR JMK uloženo zpracování územní studie, která dá odpověď na otázku, která z variant D43 a s ní související JZT je vhodnější jak z hlediska vlivů na obyvatelstvo tak z hlediska dopravní účinnosti.

Námítka č. 20, postup MŽP při vydání stanoviska z hlediska ochrany ovzduší byl nezákonný, **se zamítá.**

Odůvodnění:

MŽP uplatnilo na základě ustanovení § 37 odst. 2 stavebního zákona jako dotčený orgán dle zákona 334/1992 Sb., o ochraně zemědělského půdního fondu, ve znění pozdějších předpisů a zákona č. 201/2012 Sb., o ochraně ovzduší, ve znění pozdějších předpisů stanovisko k návrhu ZÚR JMK.

Obec zastává názor, že předmětné stanovisko „*akceptuje chybný postup pořizovatele a zpracovatele ZÚR JMK, tedy řešení, které nezlepšuje stav ochrany ovzduší, ale naopak konzervuje současný nevyhovující stav či dokonce podporuje zhoršení kvality ovzduší a dalších negativních vlivů na životní prostředí a veřejné zdraví, zejména v oblasti brněnské aglomerace*“ Na podporu názoru cituje dílčí pasáž vytrženou nejen z kontextu stanoviska, ale i z kontextu předmětného odstavce. Z hlediska objektivit uvádíme plnou citaci celého odstavce „*Závažným problémem na území JMK v oblasti životního prostředí je kvalita ovzduší. Plošné překračování imisních limitů pro benzo(a)pyren a suspendované částice PM10 (místy i PM2,5) se dotýká desítek až stovek tisíc obyvatel. V lokalitách nejvíce zatížených silniční dopravou (jižní část území města Brna) je překračován i imisní limit NO2 (nadměrným koncentracím jsou vystaveny stovky až tisíce obyvatel). V tomto kontextu je třeba plně využít potenciál ZÚR (uvedené jevy mohou zásadně ovlivnit především dopravní stavby). Trvale nevyhovující stav znečištění ovzduší v okolí stávajících kapacitních dálničních a silničních tahů (v blízkosti obytné zástavby) je vážným podnětem pro úzkou kooperaci kompetentních správních orgánů v rámci územního a dopravního plánování, bez této nelze zlepšení situace zajistit (souvislost s nízkoe emisními zónami a dalšími nástroji zakotvenými v zákoně č. 201/2012 Sb.). V návrhu ZÚR JMK a vyhodnocení jeho vlivů je tato spojitost poněkud*

podceněna (priorita „Snížení emisí prekurzorů troposférického ozónu“ z Integrovaného programu ke zlepšení kvality ovzduší JMK klasifikována jako „0“ (bez vztahu), relativně nízké hodnocení mají také ostatní priority obsažené v koncepčních dokumentech ochrany ovzduší“

Ke stanovisku MŽP, jako dotčeného orgánu, k návrhu ZÚR JMK uvádíme následující

S MŽP (stejně jako se všemi dotčenými orgány) bylo o plnění podmínek obsažených ve stanovisku jednáno. Písemná dohoda o vypořádání stanoviska MŽP k návrhu ZÚR JMK byla podepsána oběma stranami (tj. KrÚ JMK jako pořizovatelem ZÚR JMK a MŽP jako dotčeným orgánem) dne 11.01.2016. Na KrÚ JMK je evidována pod č. j. JMK 26764/2016. Z tohoto dokumentu v zájmu objektivy z dohodnutého vypořádání předmětného požadavku citujeme následující:

„Úkolem územního plánování je postupem podle stavebního zákona koordinovat veškeré veřejné a soukromé zájmy, nikoli hájit zájmy pouze z hlediska ochrany ovzduší. Zákon č. 201/2012 toto ukládá orgánům ochrany ovzduší, k přímé podpoře stanovuje primárně PZKO.) Orgány územního plánování jsou si vědomy, že:

- hlavním původcem znečišťování ovzduší tuhými látkami včetně částic PM₁₀ a PM_{2,5} a oxidy dusíku je narůstající osobní i nákladní automobilová doprava,
- mezi nejvíce zatížené komunikace na území JMK patří dálnice D1 a D2 a silnice I/42 a I/43.

Právě proto koncepce dopravy JMK uplatněná v ZÚR JMK kontinuálně navazuje na dlouhodobě sledovanou koncepci rozvoje nadřazené dopravní infrastruktury na území JMK. Záměry silniční dopravy obsažené v ZÚR JMK z vlivů na kvalitu ovzduší představují jednoznačně nejvýznamnější soubor záměrů. Většina je zaměřena na odvedení automobilové dopravy z obytných oblastí (přeložky, obchvaty), působí tedy na kvalitu ovzduší v sídlech převážně pozitivně. Pokud by nebyly vybudovány, je nutno očekávat nejen pokračování současného nevyhovujícího stavu, ale spíše jeho zhoršování. V dotčených oblastech by tak dále narůstala emisní zátěž výrazně nad úroveň limitů.

Konkrétně k dosažení cíle ochrany ovzduší „omezit emise látek ohrožujících lidské zdraví“ přispívají ZÚR JMK prostřednictvím priority územního plánování (10) „Vytvářet územní podmínky pro zlepšování kvality životního prostředí a ochranu zdraví lidí“, ve které jsou v obecné rovině obsaženy všechny složky životního prostředí. Dále v kapitole A.8 SEA stanovením společných a projektových opatření k vyloučení, snížení nebo případně kompenzaci identifikovaných potenciálně negativních vlivů ZÚR JMK na životní prostředí, zejména opatřením „U záměrů, kde existuje potenciální riziko vlivu na lidské zdraví (vlivy hluku a znečištění ovzduší) je nutno doložit ochranu veřejného zdraví včetně projednání s příslušnými orgány nejpozději v rámci procesu EIA...“. Výše uvedené dokládá, že při pořizování ZÚR JMK není tento problém nijak podceněn. Naopak vzhledem k tomu, že v území Metropolitní rozvojové oblasti dochází k vysoké koncentraci požadavků na změny využití území a jejich vzájemnou prostorovou a funkční koordinaci, návrh ZÚR JMK vymezuje Brno a obce v jeho okolí jako oblast, ve které se ukládá prověření změn jejího využití územní studií. Územní studie je nástrojem územního plánování, který umožní (v souladu se stavebním zákonem) v územně-funkčních souvislostech podrobněji prověřit realitu průchodu páteřní silniční infrastruktury v potřebných vzájemných souvislostech a vazbách.“

Tolik k citaci obce.

K výše uvedenému považujeme za důvodné uvést, že rovněž ve stanovisku, které MŽP v souladu s § 37 odst. 6 stavebního zákona vydalo k návrhu ZÚR JMK podle § 10g zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí a o změně některých souvisejících zákonů, ve znění pozdějších předpisů (stanovisko SEA) je uvedeno: „Z pohledu MŽP je prioritou zlepšení kvality životního prostředí a veřejného zdraví v řešeném území. V tomto ohledu je nutné trvat na co možná nejrychlejší dořešení dálniční a silniční sítě v metropolitní rozvojové oblasti Brno, a to tak, aby byl co nejdříve odstraněn stávající zcela nevyhovující stav v oblasti znečištění ovzduší generující negativní vlivy na lidské zdraví. Návrh ZÚR JMK obsahuje řadu záměrů s potenciálem přispět ke zlepšení kvality ovzduší (zkvalitnění a zkapacitnění veřejné dopravy [nové terminály IDS, modernizace a výstavba železničních tratí], vyvedení dopravy mimo obytnou zástavbu [obchvaty obcí], stavby plynovodů a teplovodů [předpoklad nahrazení alespoň části lokálních topenišť] aj.), pokračující absence ZÚR JMK by naopak mohla bránit rozvoji v některých oblastech a v konečném důsledku implikovat zhoršování imisní zátěže. V dané situaci proto MŽP považuje za nejvhodnější dokončit pořizování stávajícího návrhu ZÚR JMK a následně urychleně zpracovat aktualizaci zásad, respektující výsledky vypracované územní studie. Z tohoto důvodu zmírňující opatření uvedená v požadavcích tohoto stanoviska nesměřují k úplnému odmítnutí či přerušení pořizování a dopracování předloženého návrhu ZÚR JMK, byť není z pohledu MŽP bez výhrad, jak je uvedeno výše, nýbrž k umožnění jeho schválení a následné urychlené aktualizaci vedoucí ke zhojení popisovaného

nevyhovujícího stavu.“

K tvrzení, že „závažným problémem na území JMK v oblasti životního prostředí je kvalita ovzduší. Plošné překračování imisních limitů pro benzo(a)pyren a suspendované částice PM₁₀ (místy i PM_{2,5}) se dotýká desítek až stovek tisíc obyvatel. V lokalitách nejvíce zatížených silniční dopravou (jižní část území města Brna) je překračován i imisní limit NO₂ (nadměrným koncentracím jsou vystaveny stovky až tisíce obyvatel)“ jsme se podrobně vyjádřili výše, zejména ve vyhodnocení námítky č.3. Z výše uvedených argumentů považujeme za důvodné zdůraznit následující:

Opatření k dosažení požadované kvality ovzduší, jejímu udržení a dalšímu zlepšení, ze kterých budou vycházet orgány ochrany ovzduší, veřejná správa a samospráva dle svých kompetencí v rámci řízení kvality ovzduší dle zákona č. 201/2012 Sb., o ochraně ovzduší, ve znění pozdějších předpisů a v souladu s obecnou povinností pečovat o rozvoj obce a kraje a jejich území stanovuje Program zlepšování kvality ovzduší aglomerace Brno (květen 2016). Mezi opatřeními ke snížení emisí a požadovanému zlepšení kvality ovzduší stanovenými programem v kapitole E. 3. jsou i opatření územně plánovací, která jsou součástí řešení návrhu ZÚR JMK. Jedná se o páteřní síť kapacitních silnic, silnic I. a II. třídy a v neposlední řadě železniční tratě.

V kap. A.3. textové části dokumentace SEA jsou obsaženy údaje o současném stavu životního prostředí (ovzduší, lidské zdraví – hluková zátěž obyvatelstva). Projektant při hodnocení záměrů z těchto údajů vycházel, viz příloha č. 2 dokumentace SEA. Údaje z imisního monitoringu jsou shrnuty na str. 77 dokumentace SEA včetně naměřených hodnot na stanicích v Brně. Z těchto údajů projektant při hodnocení vycházel.

V předmětném území dle údajů ČHMÚ došlo k významnému zlepšení. Dle hodnot naměřených na měřicí stanici Brno – Tuřany (která má reprezentativnost až 50 km) lze vyhodnotit v uplynulých letech imisní zatížení lokality sledovanými škodlivinami jako mírně znečištěné. Imisní limity pro posuzované škodliviny zde nejsou překračovány poslední 4 roky. Hodnoty pro průměrné denní koncentrace PM₁₀ je zde překračován několiknásobně, ale stanovený maximální počet překročení imisního limitu za rok (tj. 35x ročně) překročen poslední 4 roky nebyl. Průměrné roční koncentrace sledovaných škodlivin imisní limity splňují. Dokumentace SEA uvádí a hodnotí méně příznivý stav, než by odpovídalo aktuální situaci, která se zjevně s postupem času zlepšuje.

V souvislosti s povinností respektovat známý stav zátěže v území se stanoviskem SEA zabýval Nejvyššího správního soudu v rozsudku č. 1 Ao 7/2011-526 ze dne 21. června 2012 (rozsudek k ZÚR JMK). V rozsudku mimo jiné NSS uvedl v článku [551]. cit.: „Způsob vypořádání připomínek MŽP uplatněných v jeho stanovisku ze dne 26. 7. 2010 dále navrhovatelé napadají s tím, že MŽP porušilo svoji povinnost respektovat známý stav zátěže v území. Navrhovatelé tak oklikou směřují k témuž, co v jiné části návrhu namítali ve vztahu k otázce (ne)respektování požadavku únosného zatížení a udržitelného rozvoje území. Lze připomenout, že při vypořádávání těchto námitek Nejvyšší správní soud zdůraznil, že posuzování imisních limitů znečištění ovzduší a nejvyšších přípustných hodnot hluku má své místo především v územním řízení v rámci realizace konkrétního záměru. Na úrovni zásad územního rozvoje 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. Vymezení koridorů a ploch nadmístního významu v zásadách územního rozvoje se tedy z povahy věci nemůže dostat do rozporu s imisními limity znečištění ovzduší či nejvyššími přípustnými hodnotami hluku (bliže viz body [102] až [110] shora).“

K tzv. „salámové metodě“ a neposouzení koncepce jako celku uvádíme: ZÚR JMK jsou řešeny v rozsahu celého kraje – řešení obsahující pro jednotlivé záměry jak úseky návrhové, tak úseky vymezené formou územních rezerv, včetně stanovené podmínky zpracování územní studie jako podkladu pro rozhodování o variantách – je řešením komplexním a je v souladu se stavebním zákonem a jeho prováděcími předpisy. Pořizovatel se povinnosti pořídit hodnocení SEA v žádném případě nevyhýbá. Stanovení podmínky územní studie na složité území okolí města Brna je zvoleno z důvodů objektivního srovnání, aby nástroji územního plánování bylo umožněno podrobnější prověření u dopravních záměrů v předmětném území, pro které bude zpracována také hluková a rozptylová studie.

K názoru obce, že „Bez vyhodnocení vlivů záměrů, pro které byly navrženy územní rezervy, nemůže být ani přibližně stanoveno celkové předpokládané zatížení území kraje, resp. jeho jednotlivých částí, a to ani odhad expozice škodlivých emisí. Problém s vyhodnocením vlivů, a to včetně kumulativních a synergických, na již dnes nadlimitně zatížené území právě v centrální části kraje, se excesivním požitím územní rezervy rozměňuje a odsouvá do budoucna.“ jsme se podrobně vyjádřili výše, zejména ve vyhodnocení námitek č. 3 a 7. Z výše uvedených argumentů považujeme za důvodné zdůraznit následující:

Návrh ZÚR JMK obsahuje řešení celé páteřní silniční infrastruktury, respektuje všechny koridory vymezené v PÚR: R43, R52, R55 a dopravní spojení S8, pouze část záměru D43 je v souladu se stavebním zákonem vymezena územní rezervou. Konkrétně jsme se k jednotlivým záměrům dopravní infrastruktury v ZÚR JMK podrobně vyjádřili výše, zejména ve vyhodnocení námitek č. 1 a 2. K výše uvedeným argumentům považujeme za důvodné zdůraznit následující:

Dle rozsudku NSS 1 Ao 7/2011 k ZÚR JMK ze dne 21. června 2012 článku [86] lze vypracování územní studie stanovenou v ZÚR (viz § 36 odst. 2 stavebního zákona) považovat za relevantní opatření ke kompenzaci některých negativních kumulativních a synergických vlivů a to v případě, je-li na základě dostupných podkladů možný jen velmi hrubý odhad předpokládané zátěže.

Ačkoliv se podle ustanovení § 36 odst. 1 stavebního zákona územní rezervy z hlediska vlivů na životní prostředí neposuzují, Vyhodnocení vlivů ZÚR JMK na životní prostředí (SEA) v příloze č. 3 obsahuje informativní údaje k územním rezervám. Účelem tohoto informativního přehledu je upozornit na skutečnosti, kterým je nutné se při budoucím prověřování věnovat, tj. neměly by být opomenuty.

K názoru podatelky „je neobhajitelné, aby pořizovatel neměl od zpracování prvního návrhu ZÚR JMK v roce 2009 dostatek informací o posuzovaném území“ je nutno konstatovat, že stávající podkladové studie neposkytují jednoznačnou odpověď na otázku, zda lze dané stavby v tomto prostoru umístit či nikoliv, a která z variant lépe plní funkci a to bez ohledu na to, kolik podkladových studií bylo k dispozici. Důvodem je právě to, že tyto studie nemodelovaly komplexně všechny záměry v území Brna a jeho okolí v celém příčinném řetězci „dopravní zátěžení – imisní a hluková zátěž – zdravotní rizika obyvatel“. Bez takové studie není vhodné o otázce, kterou z variant D43 a JZT do území lze umístit či nikoliv, autoritativně rozhodnout. Proto je v návrhu ZÚR JMK uloženo zpracování územní studie, která dá odpověď na otázku, která z variant D43 a s ní související JZT je vhodnější jak z hlediska vlivů na obyvatelstvo tak z hlediska dopravní účinnosti.

Námítka č. 21, postup Krajské hygienické stanice JMK při vydání jejího stanoviska k návrhu ZÚR JMK byl nezákonný, **se zamítá.**

Odůvodnění:

KHS podle § 37 odst. 2 a 5 stavebního zákona vydala stanovisko k návrhu ZÚR JMK a vyjádření k Vyhodnocení vlivů ZÚR JMK na udržitelný rozvoj území. Ve stanovisku požadovala splnění podmínek vztahujícím se k územní studii. Podmínky byly v rámci úpravy návrhu ZÚR JMK splněny.

KHS své stanovisko podrobně odůvodnila. V odůvodnění mimo jiné uvedla cit.: „Při posuzování návrhu ZÚR JMK a VVURÚ včetně SEA se KHS JmK primárně zabývala otázkou potenciálních vlivů na obyvatelstvo a lidské zdraví, které mohou ve svém důsledku při uplatňování ZÚR JMK v podobě deklarované v projednávaném návrhu predikovat zdravotní rizika pro populaci vystavenou rizikovým faktorům životních podmínek...

...Dále bylo posouzení návrhu ZÚR ze strany KHS JmK zaměřeno na zjištění, zda lze požadavky na uspořádání a využití území, kritéria a podmínky pro rozhodování o změnách využití území a úkoly pro územní plánování stanovené pro záměry v kapitole D. návrhu ZÚR JMK, považovat za opatření směřující k řízení potenciálních zdravotních rizik ve smyslu ustanovení § 2 odst. 3 a § 82 odst. 2 písm. j) a t) zákona č. 258/2000 Sb...

...Dále se KHS JmK zabývala faktem, že dle zpracovatelů SEA budou kriteria „Zásady územního rozvoje Jihomoravského kraje vytvářejí podmínky pro ochranu zdraví obyvatel“ a „Realizace záměrů Zásad územního rozvoje Jihomoravského kraje nebude mít poškozující vliv na zdraví obyvatel“ naplněna pouze za předpokladu realizace celého komplexu zásadních dopravních staveb, včetně staveb vymezených v ZÚR JMK jako územní rezerva...

...Přitom KHS JmK uvážila, že ZÚR JMK v souladu s ustanovením § 36 odst. 1 stavebního zákona vymezují oblast, ve které ukládají prověření změn jejího využití územní studií, Územní studie nadřazené dálniční a silniční síť ve vztahu k jádrovému území metropolitní rozvojové oblasti OB3 Brno“.

Na závěr odůvodnění KHS uvedla cit.: „KHS JmK uzavírá, že s odkazem na výše uvedené považuje za nezbytné vydání Zásad územního rozvoje Jihomoravského kraje v co nejkratším časovém horizontu, nicméně se zcela ztotožňuje se závěry učiněnými zpracovateli SEA, a to, že je nutné urychlené prověření a dořešení problematiky uspořádání nadřazené silniční sítě v území metropolitní oblasti Brno na základě podrobnějšího prověření změn jejího využití územní studií...

...Ve vztahu k ochraně veřejného zdraví a očekávané úrovni zdravotních rizik souvisejících s uplatňováním ZÚR JMK KHS JmK konstatuje, že požadavky na uspořádání a využití území, kritéria a podmínky pro rozhodování

o změnách v území a úkoly pro územní plánování stanovené v kapitole D. ZÚR JMK dávají reálný předpoklad pro řízení potenciálních rizik ve smyslu ustanovení § 2 odst. 3 a § 82 odst. 2 písm. j) a t) zákona č. 258/2000 Sb. v navazujících řízeních a je zřejmé, že návrh ZÚR JMK v projednávané podobě ve svém důsledku nenaplnuje předpoklady potenciálního ohrožení veřejného zdraví.“

Z výše uvedeného je zřejmé, že se KHS otázkou zpracování územních rezerv v souvislosti s dopady na lidské zdraví podrobně zabývala a své stanovisko zevrubně odůvodnila.

K názoru podatele, že „stanovisko KHS umožňuje vymezení koridorů nových dálnic v okrajových částech kraje (D52, D43), které přivádí tranzitní dopravu směrem k centrální části kraje, tj. městu Brnu, aniž by bylo po dopravní stránce řešeno samotné centrální území kraje a vlivy navrhovaných záměrů na toto území“, dále na „zneužití institutu územní rezervy pro nezvykle rozlehlé území, kdy vůbec není naplněn základní cíl územního plánování (vytvoření předpokladů pro výstavbu, vymezení koridorů a ploch staveb)“ atd. jsme se podrobně vyjádřili výše, zejména ve vyhodnocení námitek č. 1 a 2. Z výše uvedených argumentů považujeme za důvodné zdůraznit následující:

ZÚR JMK zpřesňuje a rozvíjí úkoly územního plánování v souladu s politikou územního rozvoje a stanovují koncepci rozvoje území kraje. Koncepce rozvoje území obsahuje urbanistickou koncepci sídelní struktury, jejíž součástí je koncepce uspořádání krajiny, koncepce veřejné dopravní a technické infrastruktury.

Koncepce dopravy Jihomoravského kraje, uplatněná v ZÚR JMK, navazuje na dlouhodobě sledované zásady a principy rozvoje území a nadřazené dopravní infrastruktury, které byly kontinuálně prověřované a navrhované v předchozích koncepčních dokumentech resortu dopravy a uplatňované v jednotlivých územně plánovacích dokumentacích na území Jihomoravského kraje. Zásady územního rozvoje tedy zachovávají kontinuitu vývoje území. Z tohoto důvodu byly záměry vyhodnocovány, zkoumány, ověřovány (např. z hlediska kapacity sítí, průchodnosti území, vlivů na životní prostředí a lidské zdraví) a aktuálně modifikovány s cílem zlepšení dosavadního stavu území, podpory a koordinace rozvoje území a ochrany jeho hodnot.

Návrh ZÚR JMK obsahuje řešení celé páteřní silniční infrastruktury. V souladu se stavebním zákonem a zadáním jsou v ZÚR JMK vymezeny plochy a koridory návrhové (veřejně prospěšné stavby) a územní rezervy.

K nadužívání institutu územní rezervy uvádíme: PÚR ČR vymezuje koridory dopravy tj. koncepci „páteřní“ dopravní infrastruktury, čímž vytváří územní podmínky pro umístění pozemních komunikací, které umožní propojení základní sítě dopravních cest na území ČR a se sousedními státy. V návrhu ZÚR JMK jsou vymezeny všechny záměry obsažené v PÚR ČR jako návrhové plochy – D52, D55, část D43 a dopravní spojení S8. Část D43 je z důvodů podrobně uvedených v kap. G.9. na str. 355 textové části II. Odůvodnění návrhu ZÚR JMK vymezena jako územní rezerva ve variantách. Nelze tvrdit, že tímto dochází k nadužívání institutu územní rezervy a nevymezení celkové koncepce páteřní dopravní infrastruktury.

K prosazování krajem preferované koncepce dopravy pomocí salámové metody, k namítanému nevhodnému vlivu záměrů v centrální části kraje pro které byly navrženy územní rezervy ... jsme se podrobně vyjádřili výše, zejména ve vyhodnocení námitek č. 1, 2 a 7. Z výše uvedených argumentů zde považujeme za důvodné zdůraznit následující:

K tzv. „salámové metodě“ a neposouzení koncepce jako celku uvádíme: ZÚR JMK jsou řešeny v rozsahu celého kraje – řešení obsahující pro jednotlivé záměry jak úseky návrhové, tak úseky vymezené formou územních rezerv, včetně stanovené podmínky zpracování územní studie jako podkladu pro rozhodování o variantách – je řešením kompletním a je v souladu se stavebním zákonem a jeho prováděcími předpisy. Pořizovatel se povinnosti pořídit hodnocení SEA v žádném případě nevyhýbá. Stanovení podmínky územní studie na složité území okolí města Brna je zvoleno z důvodů objektivního srovnání, aby nástroj územního plánování bylo umožněno podrobnější prověření u dopravních záměrů v předmětném území, pro které bude zpracována také hluková a rozptylová studie.

K tzv. *nehodnocení záměrů v centrální části, odsouvání problému s kumulací záměrů následným zpracováním územní studie až po vydání ZÚR JMK kvůli údajnému nedostatku podkladů rezervy* jsme se podrobně vyjádřili výše, zejména ve vyhodnocení námitek č.1 a 2. Z výše uvedených argumentů zde považujeme za důvodné zdůraznit následující:

V Brně a okolním území (OB3 metropolitní rozvojové oblasti Brno) dochází k vysoké koncentraci požadavků na změny využití území a jejich vzájemnou prostorovou a funkční koordinaci, vzniká kumulace více potenciálních záměrů. Územní rozvoj tohoto prostoru je proto třeba prověřit (včetně vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území) a koordinovat, a to v podrobnějším měřítku, než umožňují ZÚR JMK. Dle § 36 odst. 3 stavebního zákona

zásady územního rozvoje ani vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území nesmí obsahovat podrobnosti náležející svým obsahem územnímu plánu, regulačnímu plánu nebo navazujícím rozhodnutím. V ZÚR JMK je proto za účelem podrobného a komplexního posouzení variant nadřazené dálniční a silniční sítě v jádrovém území OB3 metropolitní rozvojové oblasti Brno a ve vnitřním prostoru Brna navržena „Územní studie nadřazené dálniční a silniční sítě v jádrovém území OB3 metropolitní rozvojové oblasti Brno“.

Dle rozsudku NSS 1 Ao 7/2011 k ZÚR JMK ze dne 21. června 2012 článku [86] lze vypracování územní studie stanovenou v ZÚR (viz § 36 odst. 2 stavebního zákona) považovat za relevantní opatření ke kompenzaci některých negativních kumulativních a synergických vlivů a to v případě, je-li na základě dostupných podkladů možný jen velmi hrubý odhad předpokládané zátěže.

Ačkoliv se podle ustanovení § 36 odst. 1 stavebního zákona územní rezervy z hlediska vlivů na životní prostředí neposuzují, Vyhodnocení vlivů ZÚR JMK na životní prostředí (SEA) v příloze č. 3 obsahuje informativní údaje k územním rezervám. Účelem tohoto informativního přehledu je upozornit na skutečnosti, kterým je nutné se při budoucím prověřování věnovat, tj. neměly by být opomenuty.

K podkladům je nutno konstatovat, že stávající podkladové studie neposkytují odpověď na otázku, zda lze dané stavby v tomto prostoru umístit či nikoliv, a to bez ohledu na to, kolik podkladových studií bylo k dispozici. Důvodem je právě to, že tyto studie nemodelovaly komplexně všechny záměry v území Brna a jeho okolí v celém příčinném řetězci „dopravní zatížení – imisní a hluková zátěž – zdravotní rizika obyvatel“. Bez takové studie není vhodné o otázce, kterou z variant D43 do území lze umístit či nikoliv, autoritativně rozhodnout. Proto je v návrhu ZÚR JMK uloženo zpracování územní studie, která dá odpověď na otázku, která z variant D43 a s ní související JZT je vhodnější jak z hlediska vlivů na obyvatelstvo tak z hlediska dopravní účinnosti.

Námítka č. 22, postup Ministerstva dopravy při vydání jeho stanoviska k návrhu ZÚR JMK byl nezákonný, **se zamítá.**

Odůvodnění:

Jedná se o názor podatele.

MD podle § 37 odst. 2 a 5 stavebního zákona vydala stanovisko k návrhu ZÚR JMK a vyjádření k Vyhodnocení vlivů ZÚR JMK na udržitelný rozvoj území. Ve stanovisku MD uvedlo, že předložený návrh akceptuje požadavky související s rozvojovými záměry dopravní infrastruktury v působnosti Ministerstva dopravy na území Jihomoravského kraje, které jsou vymezeny v PÚR ČR a v její 1. Aktualizaci, schválené vládou ČR dne 15.04.2015. Dále MD ve stanovisku uvedlo výčet všech záměrů silniční dopravy vymezených jako návrhové a územní rezervy.

Z výše uvedeného je zřejmé, že se MD obsahem návrhu ZÚR JMK zabýval a s vymezení záměrů silniční infrastruktury souhlasil. MD akceptovalo ze záměrů páteřní sítě v územní rezervě pouze část dálnice D43, na kterou bylo jako kompenzační opatření uloženo zpracování územní studie.

Námítka č. 23, postup Ministerstva pro místní rozvoj při vydání jeho stanoviska k návrhu ZÚR JMK byl nezákonný, **se zamítá.**

Odůvodnění:

Jedná se o názor podatele.

MMR podle § 37 odst. 8 stavebního zákona vydalo stanovisko k návrhu ZÚR JMK z hlediska zajištění koordinace využívání území, zejména s ohledem na širší územní vztahy a mezinárodní závazky a souladu s PÚR ČR. MMR se těmito aspekty zabývalo v bodech 1. až 5. stanoviska.

V námitce je odkazováno na domnělé vady návrhu ZÚR JMK uvedené v předcházejících námitkách. Odkazujeme tedy na naše vyjádření k těmto námitkám.

Doplňujeme, že z námítky není zřejmé, v čem podatel spatřuje vady v zajištění koordinace využívání území, v rámci které posuzuje MMR návaznost navrhovaného řešení v návrhu ZÚR na sousední kraje a státy. Dodáváme, že právě podatelem navrhovaným řešením koncepce dopravy Ing. Strnada by nebyla zajištěna koordinace využívání území jak se sousedními kraji, tak s Rakouskem.

MMR vydáním stanoviska potvrdilo postup pořizovatele při pořizování ZÚR JMK, jako postup v souladu se stavebním zákonem.

Námítka č. 24, postup Agentury ochrany přírody a krajiny při vydání jejího stanoviska k návrhu ZÚR JMK byl

nezákonný, se zamítá.

Odůvodnění:

Agentura ochrany přírody a krajiny České republiky (dále „AOPK“) uplatnila na základě ustanovení § 37 odst. 2 stavebního zákona jako dotčený orgán dle zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, ve znění pozdějších předpisů stanovisko k návrhu ZÚR JMK.

Agentura v úvodu stanoviska doslovně uvádí: „Vzhledem ke skutečnosti, že ZÚR se týká území celého Jihomoravského kraje, tedy území, kde je kompetentních více regionálních pracovišť Agentury, musela být podle vnitřních předpisů mezi nimi uzavřena dohoda, které z nich bude vyhotovovat stanovisko k této koncepci. Na základě dohody je tímto pracovištěm Regionální pracoviště Jižní Morava. Toto stanovisko se týká všech území v celém Jihomoravském kraji, kde je Agentura dle § 78 odst. 1 zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny v platném znění (dále jen „zákon“) orgánem ochrany přírody, tedy území chráněných krajinných oblastí, národních přírodních rezervací a národních přírodních památek včetně jejich ochranných pásem.“

Z citovaného jednoznačně vyplývá, že předmětné stanovisko se týká všech území v celém JMK, tj. území chráněných krajinných oblastí, národních přírodních rezervací a národních přírodních památek včetně jejich ochranných pásem. Agentura objasnila dohodu, podle které v souladu se zásadou koncentrace promítnuté do ustanovení § 4 odst. 7 stavebního zákona a interních předpisů za všechna regionální pracoviště kde je Agentura dotčeným orgánem, uplatnilo stanovisko Regionální pracoviště Jižní Morava (dále RP Jižní Morava).

Ze stanoviska je zřejmé, že AOPK se věnovala všem plochám a koridorům, tj. včetně koridoru pro dálnici D52 neboť citují: „RP Jižní Morava nemá připomínky k vymezeným plochám a koridorům s výjimkou koridoru TED 01 Zdvojení ropovodu Družba“ a plochy územní rezervy RDS10 I/40 Sedlec, obchvat.“

Pořizovatel ZÚR JMK považuje za důvodné objasnit, že na rozdíl od Regionálního pracoviště Správy CHKO Bílé Karpaty jsou Správa CHKO Moravský Kras a Správa CHKO Pálava součástí (odděleními) Regionálního pracoviště Jižní Morava, a proto jsou jejich stanoviska zahrnuta ve stanovisku RP Jižní Morava.

Závěr:

V návrhu ZÚR JMK byla navržena **ucelená dopravní koncepce**. Koncepce „páteřní“ silniční infrastruktury je jasně stanovena a respektuje všechny koridory vymezené v PÚR: R43, R52, R55 a dopravní spojení S8. Pouze v části koridoru D 43 je navržena územní rezerva. K navrhovanému řešení bylo vypracováno Vyhodnocení vlivů ZÚR JMK na udržitelný rozvoj území, které obsahuje vyhodnocení vlivů na životní prostředí (dokumentace SEA). Žádný z navrhovaných záměrů obsažených v ZÚR JMK nebyl v rámci dokumentace SEA hodnocen jako nerealizovatelný tj. neproveditelný.

Opatření k dosažení požadované kvality ovzduší, jejímu udržení a dalšímu zlepšení, ze kterých vychází orgány ochrany ovzduší, veřejná správa a samospráva stanovuje Program zlepšování kvality ovzduší aglomerace Brno (květen 2016). Mezi opatřeními ke snížení emisí a požadovanému zlepšení kvality ovzduší stanovenými programem jsou **mimo jiné** i opatření územně plánovací, která jsou součástí řešení návrhu ZÚR JMK.

Účelem realizace navrhovaných komunikací je životní prostředí obyvatel zlepšit, nikoli zhoršit. Přitom platí, že největší zátěží jsou jednoznačně vystaveni obyvatelé centrální části Brna. Důvod pro trasování určitých komunikací přes jmenovanou oblast (Bosonohy, Troubsko, Ostopovice atd.) je jednoduše v tom, že v této poloze mají dané komunikace největší potenciál ke zlepšení situace v centru Brna. Tento závěr považujeme za nezpochybnitelný.

MMR je si vědomo problémů v metropolitní rozvojové oblasti Brno, zejména v její jižní části, a proto v PÚR stanovilo úkol pro územní plánování pořídit územní studie řešící zejména vzájemné vztahy veřejné infrastruktury.

Je nutno konstatovat, že stávající podkladové studie neposkytují odpověď na otázku, zda lze dané stavby v tomto prostoru umístit či nikoliv, a to bez ohledu na to, kolik podkladových studií bylo k dispozici. Důvodem je právě to, že tyto studie nemodelovaly komplexně všechny záměry v území Brna a jeho okolí v celém příčinném řetězci „dopravní zatížení – imisní a hluková zátěž – zdravotní rizika obyvatel“. Bez takové studie není vhodné o otázce, kterou z variant D43 do území lze umístit či nikoliv, autoritativně rozhodnout. Proto je v návrhu ZÚR JMK uloženo zpracování územní studie, která dá odpověď na otázku, která z variant D43 a s ní související JZT je vhodnější jak z hlediska vlivů na obyvatelstvo tak z hlediska dopravní účinnosti.

Pořadí	N 02	Datum	14.06.2016	KEVIS kód	–	Č. j.	JMK 92284/2016
Obec (identifikační údaje)		název obce:		obec Ostopovice			
		osoba oprávněná jednat jménem obce:		Jan Symon, starosta			
Adresa / sídlo		U Kaple 260/5, 664 49 Ostopovice					
Téma		Doprava silniční, územní studie					
Téma – jiné		procesní					

Námítky**I. Nesouhlas s celkovou koncepcí vymezení dopravní infrastruktury v návrhu ZÚR JMK****Námítka č. 1.: Návrh je v rozporu se zákonným účelem zásad územního rozvoje****Vymezení dotčeného území:**

Celé území kraje, zejména území, pro něž má být zpracována „Územní studie nadřazené dálniční a silniční sítě ve vztahu k území Metropolitní rozvojové oblasti Brno“.

Odůvodnění námítky:

Zásady územního rozvoje jsou zásadním strategickým dokumentem kraje, jehož základním smyslem je podle § 36 odst. 1 zákona č. 183/2006 Sb. stavebního zákona stanovit zejména základní požadavky na účelné a hospodárné uspořádání území kraje, vymezit plochy nebo koridory nadmístního významu (včetně koridorů dopravních staveb) a stanovit požadavky na jejich využití. Tento požadavek předložený návrh ZÚR JMK nespĺňuje, a to zejména z následujících důvodů:

1.1 Předchozí snahy Jihomoravského kraje o vydání „krajské“ územně plánovací dokumentace

Na území Jihomoravského kraje je již řadu let (v případě některých záměrů několik desítek let) plánována řada významných pozemních komunikací mezinárodního, celostátního či krajského významu, které mají tvořit páteřní silniční síť v kraji. Jedná se zejména o dálniční spojení Brna s Vídní, propojení dálnice D1 s dálnicí (dříve rychlostní silnicí) D35, řešení dopravní situace na jih od Brna či problematiku polohy brněnského hlavního nádraží (tzv. ŽUB Brno).

Od vzniku krajů v roce 2000 vydal Jihomoravský kraj dvě územně plánovací dokumentace, a to konkrétně územní plán vyššího územního celku Břeclavsko v roce 2006 a předchozí verzi ZÚR JMK v roce 2011. Obě tyto územně plánovací dokumentace byly v celém rozsahu zrušeny Nejvyšším správním soudem (dále jen „NSS“), a to jeho rozsudky ze dne 25. 11. 2009, č. j. 3 Ao 1/2007 – 235, resp. ze dne 21. 6. 2012, č. j. 1 Ao 7/2011-526. Jihomoravskému kraji se tedy za celou dobu jeho existence, během více než 15 let, nepodařilo vydat žádnou územně plánovací dokumentaci, jež by nebyla jako celek zrušena soudem pro nezákonnost. Jihomoravský kraj je zároveň v současnosti jediným krajem, který aktuálně nemá účinnou krajskou územně plánovací dokumentaci (zásady emního rozvoje).

Předchozí ZÚR JMK, vydané dne 22. 9. 2011 a zrušené jako celek rozsudkem NSS ze dne 21. 6. 2012, č. j. 1 Ao 7/2011 – 526, byly řadou subjektů, včetně podatelky, kritizovány zejména pro důsledky v nich obsažené koncepce plánovaného rozvoje páteřní silniční infrastruktury. Podstatu této kritiky lze shrnout takto: Část území Jihomoravského kraje je dlouhodobě zatěžována nad míru nejvyšších přípustných hodnot znečištění ovzduší škodlivými látkami, zejména částicemi poléťavého prachu, a hlukem. Převažujícím zdrojem tohoto nadlimitního zatížení je silniční doprava po stávajících komunikacích. Vymezené koridory pro záměry klíčových silničních staveb zasahují do nadlimitně zatíženého území a/nebo do něj přivádějí další dopravu. Nevyhnutelným důsledkem jejich realizace by tedy bylo další zvýšení zátěže tohoto území.

1.2 Dosavadní pořizování nových ZÚR JMK

K novému návrhu zadání ZÚR JMK uplatnily obce, jejichž území by bylo dotčeno významnými záměry dopravní infrastruktury, včetně podatelky, požadavky, které směřovaly k odstranění vad předchozí verze ZÚR JMK. Obce zejména požadovaly, aby došlo k řádnému vyhodnocení proveditelnosti záměrů, navrhovaných do ZÚR JMK, především dopravních staveb, a aby v návrhu nebyly vymezovány takové záměry, které budou vyhodnoceny jako nerealizovatelné, resp. veřejnoprávně nepovolitelné. Další požadavky obcí se týkaly mj. konkrétního

způsobu provedení a metodologie vyhodnocení vlivů návrhu ZÚR JMK na životní prostředí a veřejné zdraví, včetně odborné oponentury, a variantního řešení koncepce rozvoje páteřní silniční infrastruktury kraje, jež by mělo být komplexně vyhodnoceno a srovnáno s koncepcí obsaženou v soudem zrušených ZÚR JMK. Většinu těchto požadavků Jihomoravský kraj odmítl. Obce včetně podatelky v návaznosti na to znova upozornily, že tento přístup zvyšuje riziko opakování chyb, jež vedly ke zrušení předchozích ZÚR JMK. Naopak pokud by uvedeným základním požadavkům bylo vyhověno, mohlo by to výrazně zvýšit šanci, že nový návrh ZÚR JMK bude projednán a schválen bez zásadních nedostatků a následných sporů.

Návrh ZÚR JMK pro společné jednání, zveřejněný dne 23. 3. 2015, opět vymezil většinu koridorů pro záměry kapacitních silnic, jež byly obsaženy v předchozích, soudem zrušených ZÚR JMK. V centrální oblasti Jihomoravského kraje však vymezil pro všechny záměry nových dopravních staveb, s výjimkou záměru označeného jako „R52/JT“, územní rezervy. Plochy a koridory ostatních dopravních staveb v této oblasti mají být vymezeny až v budoucnu, na základě „Územní studie nadřazené dálniční a silniční sítě ve vztahu k území Metropolitní rozvojové oblasti Brno“. Řešení koncepce budoucí dopravní infrastruktury kraje, a v návaznosti na to i dlouhodobé „nadlimitní“ zátěž některých oblastí kraje, včetně území podatelů, by na základě toho bylo odloženo do neurčitě vzdálené budoucnosti.

1.3 Důvody rozporu aktuálního návrhu ZÚR JMK se zákonným účelem zásad územního rozvoje

Rovněž aktuální návrh ZÚR JMK pro veřejné projednání vymezuje v centrální oblasti kraje, v níž se kříží několik nejvýznamnějších existujících a plánovaných dopravních staveb celostátního, resp. mezinárodního významu (dálnice D1 a D2, dálnice D43, tzv. tangenty města Brna, dálnice D52, a jejich vzájemné propojení, letiště Brno-Tuřany, ŽUB Brno, vysokorychlostní trať Praha-Brno-Ostrava a Brno – Břeclav – Vídeň) plochu s územními rezervami, v níž má být budoucí dopravní řešení a jeho realizovatelnost, zejména s ohledem na limity využití území, prověřeno až po vydání ZÚR JMK územní studií nazvanou „Územní studie nadřazené dálniční a silniční sítě ve vztahu k území Metropolitní rozvojové oblasti Brno“. Celková plocha území, pro které má být územní studie zpracována a ve kterém se nacházejí navržené územní rezervy pro uvedené dopravní stavby, zaujímá dle mapových podkladů k návrhu ZÚR JMK (schéma dopravní infrastruktury) stovky km² území v centrální části kraje. Tato oblast zahrnuje celé město Brno a cca 50 obcí v okolí Brna. Ve směru sever-jih oblast zaujímá cca 40 % celkové délky kraje.

Žádný z výše uvedených záměrů nemůže být realizován, resp. nemůže ani dojít ke specifikaci jeho vymezení v územních plánech, pokud chybí jednoznačné vymezení ploch a koridorů pro tyto záměry v ZÚR JMK. Bez tohoto vymezení rovněž nemůže být naplněn výše citovaný požadavek § 36 odst. 1 stavebního zákona, ani požadavek vyplývající z odst. 3 tohoto ustanovení, podle něž zásady územního rozvoje v nadmístních souvislostech území kraje zpřesňují a rozvíjejí cíle a úkoly územního plánování v souladu s politikou územního rozvoje, určují strategii pro jejich naplňování a koordinují územně plánovací činnost obcí.

ZÚR JMK z roku 2011 obsahovaly vymezení ploch a koridorů naprosté většiny významných dopravních staveb na území kraje. Pokud pořizovatel po zrušení těchto ZÚR JMK následně dospěl k závěru, že pro vymezení celkové koncepce dopravní infrastruktury kraje, resp. všech jejích podstatných součástí, nemá dostatek podkladů, měl si je bezodkladně opatřit přímo v rámci procesu pořizování nových ZÚR JMK. **Není v souladu se zákonným účelem zásad územního rozvoje ani s cíli a úkoly územního plánování** (k tomu viz podrobněji níže), **jestliže místo toho pořizovatel navrhuje vymezení územních rezerv pro řadu významných dopravních staveb a stanoví požadavek na zpracování územní studie, čímž se vymezení celkové koncepce rozvoje dopravní infrastruktury kraje i řešení problému nadlimitní zátěže některých lokalit odsouvá nejméně o několik dalších let.**

V textové části Odůvodnění ZÚR JMK nelze mimo nalézt věcné zdůvodnění, proč nebylo možné prověřit otázky, jež mají být obsahem „Územní studie nadřazené dálniční a silniční sítě“, během téměř 7 let pořizování návrhu ZÚR JMK. V příloze zadání ZÚR bylo uvedeno 262 podkladových dokumentů pro zpracování návrhu, včetně několika územních studií. (například „Model silniční dopravy pro síť Jihomoravského kraje“ nebo „Zhodnocení potenciálu území a modelových stavů silniční sítě Jihomoravského kraje a Model silniční dopravy pro síť JMK“). Je tedy nedůvodné tvrdit, že pro zpracování návrhu ZÚR, obsahujícího komplexní řešení území kraje, včetně koncepce rozvoje dopravní infrastruktury, nebyl k dispozici dostatek podkladů. Pořizovatel navíc některé z existujících podkladů zcela ignoroval (k tomu viz podrobněji níže). Pokud by bylo zpracování nové územní studie skutečně nezbytné, mohl pořizovatel zahájit její přípravu v nejbližších měsících po zrušení předchozích ZÚR JMK (v druhé půli roku 2012).

Základní zákonný účel vydání ZÚR JMK, který měl tento strategický dokument plnit již nejpozději od 1. 1.

2012 (viz § 187 odst. 3 stavebního zákona), by tedy v případě schválení předloženého návrhu ZÚR JMK zůstal nenaplněn.

Námítka č. 2: Návrh je v rozporu se základním cílem územního plánování na zajištění komplexního řešení účelného využití a prostorového uspořádání území

Vymezení dotčeného území:

Celé území kraje, zejména území, pro něž má být zpracována „Územní studie nadřazené dálniční a silniční síť ve vztahu k území Metropolitní rozvojové oblasti Brno“.

Odůvodnění námítky:

Nadužívání institutu územní rezervy a nevymezení celkové koncepce páteřní dopravní infrastruktury v návrhu ZÚR JMK je v rozporu s cíli a úkoly územního plánování (§ 18 a 19 stavebního zákona). Především není dodržen požadavek na komplexní řešení účelného využití a prostorového uspořádání území podle § 18 odst. 2 stavebního zákona. Splnění není ani úkol vyplývající z § 19 odst. 1 písm. b) stavebního zákona, podle něž má územně plánovací dokumentace stanovovat koncepci rozvoje území, včetně urbanistické koncepce s ohledem na hodnoty a podmínky území, ani další navazující úkoly, například vytvářet podmínky pro ochranu území podle zvláštních právních předpisů před negativními vlivy záměrů na území a navrhovat kompenzační opatření (§ 19 odst. 1 písm. m) stavebního zákona).

K požadavku komplexnosti řešení se NSS vyjádřil ve svém rozsudku ze dne 24. 4. 2012, č. j. 9 Ao 7/2011 – 559, tak, že „Územní plánování lze prostřednictvím jeho cílů uvedených v § 18 odst. 2 stavebního zákona definovat jako soustavnou a komplexní činnost, která tkví především v celkovém pojetí přijatého řešení. Ostatně také proto stavební zákon požaduje, že komplexní odůvodnění přijatého řešení, včetně vybrané varianty, musí být součástí odůvodnění ZÚR JMK [§ 40 odst. 2 písm. d)]. Odpůrce však tomuto požadavku nedostál a ani dostát nemohl, neboť koridor horkovodu, který má fungovat jako zdroj tepla pro město Brno, ukončil před Brnem u přečerpávací stanice Bosonohy, což hodně nelze považovat za komplexní přístup ve smyslu výše uvedeného.“

Dále soud uvedl, že „Ve vztahu ke koridoru horkovodu TE 42 lze tedy shrnout, že Nejvyšší správní soud ve shodě s navrhovatelem dospěl k závěru, že ZÚR JMK neodpovídají výše vyloženým zákonným podmínkám [§ 18 odst. 2, § 19 odst. 2, § 36 odst. 1 a 5 a § 40 odst. 2 písm. d) stavebního zákona] a jsou proto v dané části nezákonné. Tento rozpor s hmotným právem je třeba spatřovat v tom, že odpůrce (i) ukončil trasu koridoru na hranici města Brna (popření komplexnosti a závaznosti přijatého řešení) a (ii) nezabýval se relevantním variantním vedením trasy koridoru (popření aktuálnosti a alternativnosti přijatého řešení).“

Návrh ZÚR JMK vymezuje, kromě územních rezerv, i několik „návrhových“ koridorů dopravních staveb, které navazují na území, určené k vyhodnocení územní studií. Takto je vymezen koridor dálnice D52, tvořící součást transevropského (Baltsko-Adriatického) koridoru TEN-T, který přivádí další objemy tranzitní dopravy ze směru od hranice s Rakouskem v Mikulově do jižní části brněnské aglomerace, resp. prostřednictvím koridoru záměru „jižní tangenty“, označené jako „D52/JT“ přímo na emi města Brna, konkrétně městských částí Brno-jih a Brno-Chrlice. Navazující části budoucí dopravní infrastruktury však již řešeny nejsou. Podobně návrh ZÚR JMK přistupuje k vymezení dálnice D43. Vymezení jejího koridoru od hranic s Pardubickým krajem končí u Lysic a jeho další části jsou určeny pro vyhodnocení v rámci územní studie. Nejsou přitom vyhodnoceny celkové budoucí důsledky tohoto dopravního řešení jako celku.

Tento přístup nelze s ohledem na principy, vyjádřené ve výše citovaných částech rozsudku NSS ze dne 24. 4. 2012, č. j. 9 Ao 7/2011 – 559, považovat za komplexní a zajišťující kontinuitu a proveditelnost řešených záměrů v jejich celku a vzájemných souvislostech. Návrh ZÚR JMK je proto v rozporu s těmito základními cíli územního plánování

Námítka č. 3: Nečinnost kraje při nápravě protiprávního stavu zatížení životního prostředí – návrh je v rozporu s požadavky udržitelného rozvoje území, což představuje neproporcionální zásah do práv obcí včetně podatelů

Vymezení dotčeného území:

Celé území kraje, zejména území, v nichž jsou překračovány zákonem stanovené nejvyšší přípustné hodnoty (limity) zatížení území.

Odůvodnění námítky:

Výše citovaná ustanovení § 18 odst. 1 a 2 stavebního zákona vyžadují, aby nástroje územního plánování, tedy

i zásady územního rozvoje, zajišťovaly předpoklady pro udržitelný rozvoj území.

3.1 Stav zatížení území v centrální části Jihomoravského kraje

Z dostupných údajů o existující zátěži části území Jihomoravského kraje, v níž návrh ZÚR JMK vymezuje koridory pro záměry a územní rezervy záměrů silničních staveb (zejména jižní část území Statutárního města Brna a jeho nejbližšího okolí), vyplývá důvodný předpoklad, že některé tyto záměry, a zároveň celková koncepce rozvoje dopravní infrastruktury, kterou návrh ZÚR JMK „implicitně“ předpokládá, resp. preferuje (viz podrobněji níže námitku č. 8) nejsou realizovatelné, a to s ohledem na závazné veřejnoprávní limity zatížení území. Zejména v oblasti městské části Brno-Bosonohy a v přilehlých obcích (v celém pásu od Troubska přes Ostopovice, Moravany, Nebovidy až po Ponětovice, Blažovice, Jiříkovice, Holubice, atd.) jsou dlouhodobě překračovány zákonné limity znečištění ovzduší.

V této souvislosti je možné poukázat například na výsledky měření znečištění ovzduší polétavým prachem (částice PM₁₀) měřících stanic v Brně-Tuřanech, která byla do roku 2010 nejbližší měřící stanicí k území v jižní části brněnské aglomerace, jímž prochází dálnice D1 a kde by se nacházely další dopravní stavby dle koncepce prosazované Jihomoravským krajem, a v Brně-Bohunicích, která je tomuto území nejbližší stanicí od roku 2010. Podle autorizovaných a zveřejněných údajů Českého hydrometeorologického ústavu pro tyto stanice jsou výsledky jejich měření následující:

Údaje z měřící stanice Brno-Tuřany:

Rok	Počet dnů s koncentrací PM ₁₀	Počet dnů s koncentrací PM ₁₀ přesně	Počet dnů s výpadky měření	Vztah k ročnímu imisnímu limitu	Maximální denní průměrná koncentrace PM ₁₀	Maximální denní průměrná koncentrace PM ₁₀ v procentech
1997	46	5	28	PŘEKROČEN	174,8	350 %
1998	48	4	0	PŘEKROČEN	161,8	323 %
1999	31	1	0	Nepřekročen	87,9	176%
2000	19	1	10	Nepřekročen	88,0	176%
2001	33	4	3	Nepřekročen?	122,3	244%
2002	52	6		PŘEKROČEN	184,1	363%
2003	68		11	PŘEKROČEN	215,2	430%
2004	43	1	11	PŘEKROČEN	112,7	225 %
2005	60		9	PŘEKROČEN	123,7	247%
2006	67		10	PŘEKROČEN	201,8	404 %
2007	40		10	PŘEKROČEN	219,8	440 %
2008	25		22	Nepřekročen?	97,9	196%
2009	30		1	Nepřekročen	158,4	316%
2010	50		6	PŘEKROČEN	215,7	431%

Údaje z měřící stanice Brno-Bohunice:

Rok	Počet dnů s koncentrací PM ₁₀ vyšší než stanice	Počet dnů s výpadky měření	Vztah vzhledem k dnešnímu hygienickému limitu	Maximální denní průměrná koncentrace PM ₁₀ µg/m ³	Maximální denní průměrná koncentrace PM ₁₀ v procentech vztahovaná k platnému
2010	64	29	PŘEKROČEN	151,0	302 %
2011	65	21	PŘEKROČEN	129,0	258%
2012	45	24	PŘEKROČEN	147,3	295%
2013	41	62	PŘEKROČEN	115,5	231%
2014	51	23	PŘEKROČEN	90,2	184%
2015	33		Nepřekročen		

Obdobně lze poukázat také na dlouhodobé překročení nejvyšších přípustných limitů zatížení území hlukem z automobilové dopravy v některých částech území Jihomoravského kraje, kde „Koncepční scénář C“

předpokládá realizaci dalších dopravních staveb a tedy i další nárůst zátěže v již nadlimitně zatíženém území, což potvrzují „hlukové výjimky“, vydávané Krajskou hygienickou stanicí Jihomoravského kraje.

3.2 K důvodům zrušení ZÚR JMK z roku 2011

V bodě [112] rozsudku ze dne 21. 6. 2012, č. j. 1 Ao 7/2011 – 526, jímž byly zrušeny předchozí ZÚR JMK, NSS uvedl: „Soud tak na jednu stranu nemůže přijmout tezi, že by se zásady územního rozvoje mohly dostat do rozporu s imisními limity znečištění ovzduší či s nejvyššími přípustnými hodnotami hluku. Na druhou stranu provedeným výkladem nemíní aprobovat přístup, který by na základě zásad územního rozvoje bez dalšího umožňoval umísťovat do nadlimitně zatíženého území další stavby, nebo který by v rámci motto „kdo dřív přijde, ten dřív mele“ umožnil umísťovat bez uvážení jakékoliv stavby až do naplnění maximálního stanoveného limitu nebo hodnoty, s tím, že ostatní stavby budou nerealizovatelné.“ Dále v citovaném bodě rozsudku NSS konstatoval, že „Zde právě vystupuje do popředí role zásad územního rozvoje coby koncepce, jež vyžaduje holistický pohled na věc. V průběhu pořizování zásad by mělo být koncepčně prověřeno, zda plánované záměry mají vůbec šanci být v budoucnu realizovány (např. i z pohledu budoucího zatížení území), a preventivně tak bránit vynakládání energie a peněz na projekty zcela nesmyslné, nerealizovatelné či (veřejnoprávně) nepovolitelné, nebo na projekty směřující k použití nezákonných praktik typu salami-slicing (salámová metoda). **Na vymezování jednotlivých záměrů v zásadách územního rozvoje je tedy třeba nahlížet celostním způsobem, a to zvláště tehdy, je-li zamýšleno vícero záměrů v již dosti zatížené části území (imisemi, hlukem apod.).** To jinými slovy znamená, že při stanovení požadavků na uspořádání a využití území a úkolů pro územní plánování ve vztahu k určitému záměru musí být zohledněna jak současná zátěž území, tak i veškeré plánované záměry, kumulace, jejichž vlivů by mohla mít negativní vliv na ovzduší a hlukovou situaci v dané oblasti. V případě zjištění takových vlivů by měla být též koncipována přiměřená kompenzační opatření.“ (zvýraznění autoři podatelé).

K tomu dále podatelé poukazují na závěry NSS v jeho rozsudku ze dne 31. 1. 2012, č. j. 1 As 135/2011 – 254 podle nějž „limity využití území představují hranice pro využití území, a to hranice zpravidla nepřekročitelné; jedním z limitů využití území je také hladina hluku“ a dále „Závěr městského soudu lze stručně shrnout tak, že **do území nadlimitně zatíženého hlukem nelze bez dalšího automaticky umísťovat stavby, které sice každá jednotlivě nepřitíží svým provozem dotčenému území nijak výrazně, ale v součtu jednotlivých případů znamenají postupné a významné přitěžování již nyní existující nadlimitní zátěži v území. S tímto závěrem... se Nejvyšší správní soud plně ztotožňuje.** ... Cit. závěr důsledně respektuje základní zásadu práva životního prostředí označovanou jako zásada přípustné míry znečišťování životního prostředí, podle níž území nesmí být zatěžováno lidskou činností nad míru únosného zatížení (§ 11 a § 12 zákona o životním prostředí...) ... Ostatně již z čl. 11 odst. 3 Listiny základních práv a svobod vyplývá, že výkon vlastnického práva nesmí poškozovat lidské zdraví, přírodu a životní prostředí nad míru stanovenou zákonem.“ (zvýraznění podatelé).

3.3 Rozpor aktuálního návrhu ZÚR JMK s požadavkem udržitelného rozvoje území

Z výše uvedeného vyplývá, že pořizovatel nemůže při vymezování záměrů v zásadách územního rozvoje ignorovat současnou úroveň zatížení dotčeného území. Naopak musí prověřit, zda má plánovaný záměr vůbec šanci na realizaci v navazujících řízeních. Tím více v tomto případě nabývá na důležitosti celkové posouzení vlivů budoucí páteří silniční sítě kraje a nikoli posuzování jen dílčích úseků staveb s tím, že v „jádrové oblasti“ budou vymezeny jen územní rezervy. **Jestliže není ani rámcově vyhodnoceno, zda je budoucí realizace záměrů, pro něž návrh ZÚR JMK vymezuje územní rezervy, vůbec (za jakýchkoli reálných podmínek) možná a přípustná, je tím zpochybněna celá koncepce budoucí podoby dopravní infrastruktury kraje, z níž návrh ZÚR JMK „implicitně“ vychází.** Vtom případě nelze považovat za řádně posouzené ani ty součásti této budoucí koncepce, pro které jsou vymezeny „návrhové“ plochy a koridory (D52, D52/JT). V takovém případě pak není jejich vymezení ani dostatečně odůvodněno.

Konstatování, že koncepce rozvoje dopravní (silniční) infrastruktury, označená v části G.4.1 návrhu odůvodnění ZÚR JMK jako Koncepční scénář C – „Rozvojový – Generel dopravy JMK, R43 v Bystrcké stopě“ by vedla k nadlimitnímu zatížení dotčeného území, podporují rovněž závěry odborných studií **Posouzení dopravních koncepcí pro Jihomoravský kraj z hlediska relevantních aspektů jejich dopadů na veřejné zdraví a životní prostředí**, jejímž autorem je doc. RNDr. Miroslav Martiš, CSc., a **Posouzení dopravních koncepcí pro Jihomoravský kraj z hlediska relevantních aspektů jejich dopadů – vlivů na veřejné zdraví a životní prostředí** autora MUDr. Miroslava Volfa, PhD., jež podatelé přiložili již ke svým připomínkám k návrhu ZÚR JMK pro společné jednání. Pořizovatel na obsah těchto studií nijak nereagoval. Podatelka je proto znova přikládají k těmto svým námitkám a v podrobnostech na ně odkazují.

V oblastech, kde jsou dlouhodobě překračovány nejvyšší přípustné hodnoty znečištění ovzduší a hluchosti, je povinností příslušných orgánů veřejné správy neprodleně aplikovat veškerá možná konkrétní a účinná opatření k nápravě tohoto protiprávního stavu. Pro orgány územního plánování to specificky vyplývá z § 19 odst. 1 písm. c) stavebního zákona, podle něž je úkolem územního plánování podle prověřovat rizika s ohledem na veřejné zdraví a z § 19 odst. 2 stavebního zákona, odkazujícího na povinnost posouzení vlivu územně plánovací dokumentace a udržitelný rozvoj území. Nezbytnost provedení územně plánovacích opatření v případě překročení imisních limitů znečištění ovzduší stanoví i zákon č. 201/2012 Sb. o ochraně ovzduší. Z rozsudku Soudního dvora EU ve věci 237/ 07 přitom vyplývá, že tato opatření musí být přijímána i v případě, že překročení limitů pouze hrozí. S ohledem na výše uvedené tedy nelze ani zvažovat a dále prověřovat mj. vedení dálnice D43 přes území městské části Brno – Bosonohy a vyloučena je tak celá „bystrcká“ varianta této dálnice. **Návrh ZÚR JMK je tedy ze všech výše uvedených důvodů v rozporu s cílem územního plánování vytvářet předpoklady pro udržitelný rozvoj území, s výše citovanými úkoly územního plánování a s povinnostmi pořizovatele i dalších orgánů řešit prostřednictvím ZÚR JMK nadlimitní zatížení částí území kraje.**

Z tohoto důvodu by jeho schválení zároveň představovalo neproporcionální zásah do práv obcí, jejichž území je dotčeno současným stavem nadlimitního zatížení území, a jejich obyvatel, neboť ZÚR JMK v takto navržené podobě by nevedly k minimalizaci zásahu do jejich práv, včetně práva na samosprávu, neboť by nepředstavovaly „nejšetrnějším ze způsobů vedoucích ještě rozumně k zamýšlenému cíli“ ve smyslu usnesení svého rozšířeného senátu NSS ze dne 21. 7. 2009, č. j. 1 Ao 1/2009-120.

Námítka č. 4: Návrh je v rozporu se základním cílem územního plánování na vytváření předpokladů pro výstavbu, což představuje neproporcionální zásah do práv obcí

Vymezení dotčeného území:

Celé území kraje, zejména území, v nichž jsou překračovány zákonem stanovené nejvyšší přípustné hodnoty (limity) zatížení území

Odůvodnění námítky:

Podle § 18 odst. 1 věty první stavebního zákona platí, že, že „Cílem územního plánování je vytvářet předpoklady pro výstavbu ...“. Ani tento cíl nemohou ZÚR JMK plnit, pokud budou pro podstatnou část nejvýznamnějších dopravních staveb vymezeny pouze územní rezervy. Aby ZÚR JMK uvedený základní cíl územního plánování naplnily, musí závazně vymezit budoucí podobu celé základní (páteřní) silniční, resp. dopravní infrastruktury kraje, včetně jeho centrální oblasti.

Pokud kraj ignoruje dostupné údaje o současném zatížení území (viz výše námitka č. 3) a odkládá vymezení koridorů dopravních staveb, jejichž realizace není tímto stávajícím zatížením vyloučena,

ale jež by naopak přispěly ke snížení současné zátěže území, porušuje tím zároveň svou

povinnost podle citovaného ustanovení stavebního zákona.

I z tohoto důvodu zároveň schválení předloženého návrhu ZÚR JMK představovalo ve výše uvedeném smyslu neproporcionální zásah do práv obcí, na jejichž území jsou vymezeny územní rezervy. Bylo by tomu tak i z toho důvodu, že vymezení územních rezerv znemožňuje obcím využít takto „zablokované“ území v souladu s potřebami jejich územního rozvoje, včetně potřebné výstavby. Návrh ZÚR JMK v navržené podobě tedy nejenže nevytváří předpoklady pro výstavbu republikových a nadmístních záměrů dopravní infrastruktury, ale dokonce naopak znemožňuje obcím, aby tyto předpoklady vytvářely svými územními plány pro záměry místního významu.

Námítka č. 5: Návrh je v rozporu se zadáním ZÚR JMK

Vymezení dotčeného území:

Celé území kraje, zejména území, pro něž má být zpracována „Územní studie nadřazené dálniční a silniční síť ve vztahu k území Metropolitní rozvojové oblasti Brno“.

Odůvodnění námítky:

dle § 37 odst. 1 stavebního zákona pořizuje krajský úřad návrh zásad územního rozvoje „na základě zadání“. Předložený návrh ZÚR JMK se od schváleného zadání odchyluje v tolika aspektech, souvisejících s ostatními podatelí uplatněnými námitkami, a natolik závažným způsobem, že je dle přesvědčení podatelů samu tuto skutečnost nutno považovat za odporující zákonu.

5.1 Nevymezení podmínek pro celkové řešení dopravní sítě

Obecně podatelé konstatují, že schválené zadání požadovalo pořídit návrh ZÚR JMK v souladu s výše uvedeným základním účelem zásad územního rozvoje a s cíli a úkoly územního plánování pro celé území kraje. Z žádných částí zadání nevyplývá, že by zastupitelstvo schválilo postup, kdy pro většinu klíčových silničních staveb budou v návrhu ZÚR JMK vymezeny územní rezervy. Zadání naopak požadovalo, aby návrh ZÚR JMK obsahoval konkrétní řešení dopravní koncepce (např. formulace „vytvořit územní podmínky pro řešení dopravní (zejména silniční) sítě jižně od D1 v souvislosti s rozvojem komerční zóny Brno-jih v rozvojové oblasti OB3 vymezené v PÚR“ nebo Stanovit území Brněnské aglomerace s využitím „Územní studie aglomeračních vazeb města Brna a jeho okolí, (2010)“ a stanovit zásady pro usměrnění jeho rozvoje.“

Zadání v tomto směru předpokládalo využití existující územní studie z roku 2010 s názvem „Územní studie aglomeračních vazeb města Brna a jeho okolí“ a dalších více než 260 podkladů a studií, jež tvoří přílohu zadání (viz výše). Ze zadání nijak nevyplývalo, že by se nejednalo o dostatečný podklad pro dokončení návrhu ZÚR JMK a že by bylo potřeba zpracovávat další územní studii, a to až po schválení ZÚR JMK jako podklad pro jejich aktualizaci.

5.2 Neřešení imisní a hlukové zátěže jako „hygienické závady“

Zadání na str. 5 uvádí jako „hygienické závady“ zatížení části území kraje imisemi a hlukem ze silniční dopravy a požaduje její řešení v návrhu ZÚR JMK. Na str. 20 zadání k tomu dále bylo požadováno *Zohlednit zájmy orgánů ochrany veřejného zdraví, zejména zohlednit stávající zátěž území hlukem z dopravy na pozemních komunikacích resp. časově omezená povolení provozu zdrojů hluku nadmístního významu vydaná Krajskou hygienickou stanicí Jihomoravského kraje se sídlem v Brně dle ustanovení § 31 odst. 1 zákona č. 258/2000 Sb., o ochraně veřejného zdraví a o změně některých souvisejících zákonů, ve znění pozdějších předpisů.*

Jak vyplývá z odůvodnění námitky č. 3 výše, tento požadavek zadání nebyl splněn, neboť vymezením emisních rezerv v centrální části kraje a odložením rozhodnutí o celkové podobě budoucí koncepce dopravní infrastruktury (a zároveň dílčím vymezením částí této koncepce – dálnice D52, záměr načený jako D52/JT – bez zohlednění jejich celkového kontextu) je řešení uvedených „hygienických závad“ odloženo na neurčito a zčásti znemožněno, resp. významně ztíženo.

5.3 Rozpor vymezení koridorů záměrů D52, D52/JT a D43 se schváleným zadáním

Ve vztahu k uvedeným záměrům schválené zadání požadovalo:

- zpřesnit koridor R52 v trase Pohořelice – Mikulov – Drasenhofen / Rakousko (E 461) vymezený v PÚR
- prověřit vymezení koridorů tzv. Jihozápadní tangenty, Jižní tangenty a Jihovýchodní tangenty potvrzené v Generelu dopravy JMK s využitím územních studií, které jsou součástí Přílohy č. 1
- zpřesnit koridor R43 v trase Brno – Svitavy / Moravská Třebová (E461) vymezený v PÚR.

Ve vztahu k dálnici D2 a záměru „D52/JT“ nebylo v zadání uvedeno nic o tom, že by po těchto komunikacích, tvořících součást transevropského Baltsko-Adriatického koridoru TEN-T, měla být zavedena tranzitní doprava do hustě obydlené oblasti brněnské aglomerace (město Modřice, městské části Brno-Chrlice, Brno – jih a dále po D1 Brno-Bosonohy a obce Troubsko, Ostopovice a další). Záměr jihozápadní tangenty v rozporu se zadáním nebyl prověřen. Totéž platí pro záměr dálnice D43, pro niž byla v úseku Brno – Lysice vymezena pouze územní rezerva.

Námítka č. 6: Návrh je v rozporu se smyslem a účelem institutu územní rezervy

Vymezení dotčeného území:

Celé území kraje, zejména území, pro něž má být zpracována „Územní studie nadřazené dálniční a silniční sítě ve vztahu k území Metropolitní rozvojové oblasti Brno“.

Odůvodnění námitky:

Zveřejněný návrh ZÚR JMK dále v rozporu se smyslem a účelem samotného institutu územní rezervy, vyplývajícího z § 36 odst. 1 věty třetí stavebního zákona. Územní rezerva má podle tohoto ustanovení sloužit k prověření potřeby a plošných nároků pro jednotlivý záměr ve vymezené ploše nebo koridoru. To však nemůže znamenat, že bude tímto způsobem prověřován nikoli jen jednotlivý dílčí záměr či řey, ale celková koncepce budoucí páteřní silniční infrastruktury, která je, resp. má být, klíčovou součástí ZÚR JMK, jež má být právě při

pořizování ZÚR JMK jako celek posouzena, vyhodnocena a má o ní být rozhodnuto.

Podatelka v této souvislosti dále poukazuje na znění § 38 odst. 2 stavebního zákona, podle nějž, pokud návrh zásad územního rozvoje obsahuje varianty řešení, musí před jeho veřejným projednáním podle § 39 stavebního zákona zastupitelstvo kraje rozhodnout o výběru jedné z variant (a to mj. na základě vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj). Toto ustanovení souvisí s výše uvedenými požadavky na komplexní, koncepční a jednoznačné řešení regulace území prostřednictvím zásad územního voje. Není možné akceptovat obcházení těchto požadavků formou extenzivního vymezování územních rezerv, navíc v různých variantách pro stejný či stejné záměry. Dovedeno ad absurdum by tak vydané zásady územního rozvoje mohly obsahovat převážně či dokonce výhradně územní rezervy.

Námítka č. 7: Nebyly posouzeny kumulativní a synergické vlivy všech záměrů obsažených v návrhu ZÚR JMK

Vymezení dotčeného území:

Celé území kraje, zejména území, pro něž má být zpracována „Územní studie nadřazené dálniční a silniční síť ve vztahu k území Metropolitní rozvojové oblasti Brno“.

Odůvodnění námítky:

Účelem posouzení SEA je získat objektivní odborný podklad pro vydání územně plánovací dokumentace, který bude komplexně hodnotit všechny vlivy, které by mohly být navrženými záměry způsobeny (srov. § 1 odst. 3 a další ustanovení zákona č. 100/2001 Sb.). Příloha ke stavebnímu zákonu v bodě 6. stanoví, že vyhodnocení vlivů zásad územního rozvoje na životní prostředí pro účely SEA má obsahovat mimo jiné také zhodnocení stávajících a předpokládaných vlivů včetně vlivů synergických a kumulativních. Jak uvedl NSS ve svém rozsudku ze dne 21. 6. 2012, č. j. 1 Ao 7/2011 – 526 (o zrušení předchozích ZÚR JMK) „*kumulativní (hromadný vliv) je dán součtem vlivů stejného druhu, např. více menších zdrojů oxidu dusičitého umístěných blízko sebe způsobí významný vliv na duši „nahromaděním“ těchto emisí, přičemž při posuzování jednotlivých zdrojů izolovaně by takový vliv nemusel být shledán. Synergický (společný) vliv vzniká působením vlivů různého druhu a je od těchto vlivů odlišný, např. současné působení vícero zdrojů různých emisí (průmyslové objekty, povrchové doly, automobilová doprava, letecká doprava).*“

7.1 Obecně k posuzování vlivů územních rezerv a synergických a kumulativních vlivů záměrů obsažených v územně plánovací dokumentaci

Podle § 36 odst. 1 stavebního zákona ve znění účinném od dne 1.1.2013 se stanovené využití územní rezervy z hlediska vlivů na životní prostředí neposuzuje. V takovém případě je však otázkou, zda může být posouzení SEA objektivní a komplexní, jestliže v jeho rámci nebudou vůbec zohledněny budoucí vlivy těch záměrů, které byly vymezeny formou územní rezervy. Podle názoru podatelů uvedená právní úprava může v praxi vést k důsledkům, odporujícím obecným zásadám práva životního prostředí, zejména principu komplexního hodnocení vlivů lidských činností a záměrů na území tak, aby nedocházelo k jeho zatěžování nad míru únosného zatížení (§ 11 a § 12 odst. 2 zákona č. 17/1992 Sb. o životním prostředí) a principu předběžné opatrnosti podle § 13 tohoto zákona.

I v obecné rovině tedy může být vynětí byt jen jediné územní rezervy pro záměr s významnými dopady na životní prostředí a lidské zdraví z vyhodnocení SEA pro návrh ZÚR problematické a může podle názoru podatelky vést ke zkreslení celkového výsledku posouzení.

Tím spíše pak citovaná právní úprava, podle které se vlivy územních rezerv v rámci procesu SEA neposuzují, nemůže v praxi sloužit k tomu, aby se pořizovatel ZÚR vyhnul posouzení vlivů celého komplexu zásadních záměrů ovlivňujících životní prostředí, tedy v případě ZÚR JMK celé páteřní dopravní síť.

Ve vztahu ke koncepci rozvoje silniční infrastruktury a jejím důsledkům, a tedy ani k ZÚR JMK jako celku, není za těchto okolností naplněn rovněž úkol vyplývající z § 19 odst. 2 stavebního zákona, tedy posouzení vlivů ZÚR JMK na udržitelný rozvoj území. **Bez vyhodnocení vlivů záměrů, pro které byly navrženy územní rezervy, nemůže být ani přibližně stanoveno celkové předpokládané zatížení území kraje, resp. jeho jednotlivých částí.**

7.2 Nedostatečnost posouzení kumulativních a synergických vlivů záměrů obsažených v návrhu ZÚR JMK

Specificky lze k této problematice uvést, že dosud nikdy nebyly posouzeny zejména kumulované a synergické, současné i budoucí, vlivy (ve vzájemném působení) záměrů rozšíření dálnice D1 na šestipruhové uspořádání, dálnic D43 a D52 (včetně záměru „D52/JT“), a to především jejich vlivy na veřejné zdraví. Dále schází posouzení

vlivů přivedení dopravy z transevropského Baltsko-Adriatického koridoru prostřednictvím vymezených záměrů D52 a „D52/JT“ na obce v okolí Brna i na město Brno samotné (viz například kapitola A. 6. 9. vyhodnocení SEA (Souhrnné vyhodnocení vlivů ploch a koridorů na sledované složky životního prostředí). Vlivy uvedených těchto záměrů na město Brno a jeho okolí zde nejsou vůbec zmíněny).

Absence posouzení kumulativních a synergických vlivů se dále týká i oblasti Znojma a Břeclavi, kde v návrhu ZÚR JMK nejsou vymezeny doposud neexistující záměry (komunikace) – přeložky dálnice D55 (obchvat Břeclavi) a přeložky silnice I/38 (obchvat Znojma) jako součásti kapacitní silnice S8 podle PÚR.

Návrh ZÚR JMK a s ním související vyhodnocení SEA v důsledku excesivního použití územních rezerv tyto problémy opětovně odsouvá do budoucna. Tento postup pořizovatele ke v rozporu rovněž s požadavkem § 19 odst. 1 písm. c) a bodu 6. Přílohy stavebního zákona ve spojení s § 3 a § 177 odst. 1 správního řádku, z nichž vyplývá potřeba získání objektivní odborného podkladu, týkajícího se aktuální zátěže životního prostředí v území, které územně plánovací dokumentace řeší hodnocení „SEA“ pro návrh ZÚR JMK se dále vůbec nevyrovnává se závěry již výše (v odůvodnění námítky č. 3) citovaných odborných studií „**Posouzení dopravních koncepcí pro Jihomoravský kraj z hlediska relevantních aspektů jejich dopadů na veřejné zdraví a životní prostředí**“, jejímž autorem je doc. RNDr. Miroslav Martiš, CSc., a „**Posouzení dopravních koncepcí pro Jihomoravský kraj z hlediska relevantních aspektů jejich dopadů – vlivů na veřejné zdraví a životní prostředí**“ MUDr. Miroslava Volfa, PhD, a dále studie **Posouzení vlivů dopravních koncepcí JMK (návrhů rozvoje páteřní silniční sítě) z hlediska možných střetů s lokalitami soustavy NATURA 2000**“, jejímž autorem je RNDr. Vlastimil Kostkan, PhD. Ze všech těchto studií vyplývá, že realizací „Koncepčního scénáře C“, tedy koncepce rozvoje páteřní silniční infrastruktury, vymezené ve zrušených ZÚR JMK z roku 2011 a implicitně obsažené rovněž v aktuálním návrhu, by došlo k vážnějším významným negativním vlivům na veřejné zdraví i na příznivý stav lokalit soustavy NATURA 2000 než při realizaci „Koncepčního scénáře B“, tedy koncepce podle návrhu Ing. Strnada. Všechny tyto studie byly přitom k pořizovateli i návrhu k dispozici jako součást připomínek podatelů k návrhu pro společné jednání a bylo povinností pořizovatele je předat zhotoviteli vyhodnocení SEA a MŽP jako příslušnému dotčenému orgánu.

Vadou vyhodnocení vlivů návrhu ZÚR JMK na životní prostředí a udržitelný rozvoj území je i skutečnost, že nedošlo k přeshraničnímu posouzení jeho vlivů podle § 11 odst. 1 písm. a) zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí, v platném znění, podle ust. § 37 odst. 3 stavebního zákona, a rovněž podle článku 7 odst. 1 směrnice 2001/42/ES (směrnice SEA). Skutečnost, že záměry vymezené v návrhu ZÚR JMK (zejména dálnice D52 a D55, ale i celkové dopravní koncepce kraje) mají přímé vlivy na životní prostředí v sousedních zemích, konkrétně v Rakousku a na Slovensku, je přitom zřejmá.

Podatelka ve vztahu k vadám posouzení vlivů návrhu ZÚR JMK na životní prostředí a veřejné zdraví, resp. udržitelný rozvoj území shrnuje, že postup pořizovatele lze označit jako specifickou formu „salámové metody“, jež má vést k napřed částečnému a poté (formou aktualizace ZÚR JMK) úplnému vymezení pořizovatelem, resp. Jihomoravským krajem, prosazované koncepce páteřní silniční sítě (k tomu viz podrobněji námitku č. 8), aniž by tato koncepce jako celek byla posouzena z hlediska svých vlivů na udržitelný rozvoj území, životní prostředí a veřejné zdraví, včetně kumulativních a synergických vlivů. Jde o obcházení smyslu posuzování vlivů návrhu zásad územního rozvoje na udržitelný rozvoj území, životní prostředí a tedy i příslušné právní úpravy.

Námítka č. 8: Návrh ZÚR JMK je ve vztahu k vymezení koncepce rozvoje dopravní infrastruktury vnitřně rozporný, neboť ji zároveň jako celek nevymezuje s ohledem na údajnou potřebu dalších dat a studií a na druhé straně její podobu jasně předjímá

Vymezení dotčeného území:

Celé území kraje.

Odůvodnění námítky:

Z některých částí zveřejněného návrhu ZÚR JMK (konkrétně zejména z části D.1.2, bodů (74) – (77) textové části jeho výroku a zčásti G. 4. 1 textové části jeho odůvodnění) jednoznačně vyplývá, že pořizovatel má ojím preferované budoucí celkové koncepci páteřní silniční infrastruktury Jihomoravského kraje jasnou představu. Jedná se o koncepci označenou jako „jako Koncepční scénář C – „Rozvojový“, která ve všech zásadních bodech odpovídá koncepci obsažené ve zrušených ZÚR JMK z roku 2011. Tato koncepce samozřejmě nemůže „fungovat“ bez záměrů dopravních staveb, nacházejících se v centrální části kraje, v níž návrh ZÚR JMK „oficiálně“ vymezuje pro tyto záměry územní rezervy a navrhuje jejich prověření územní studií.

Zároveň vymezení „návrhových“ koridorů některých záměrů kapacitních silnic (D52, D55 bez čtyřpruhového obchvatu Břeclavi, „jižní tangenta“ označená jako „R52/JT“) fakticky předurčuje, jak má podle Jihomoravského kraje budoucí dopravní řešení v „centrální oblasti“ vypadat. Z dostupných údajů o existující zátěži části území Jihomoravského kraje, v níž návrh ZÚR JMK vymezuje koridory pro územní rezervy, přitom vyplývá jednoznačný závěr, že tato varianta celkové koncepce rozvoje páteřní silniční infrastruktury, která je v návrhu ZÚR JMK „implicitně“ preferována, je nerealizovatelná s ohledem na závazné veřejnoprávní limity zatížení území. (viz výše námitka č. 3). **Z tohoto hlediska lze předložený návrh ZÚR JMK hodnotit jako vnitřně rozporný, neboť na jedné straně, s ohledem na údajnou nedostatečnost podkladů pro vymezení celkové koncepce rozvoje dopravní infrastruktury kraje a jejích jednotlivých součástí, vymezuje v centrální oblasti kraje rozsáhlé územní rezervy a vyžaduje zpracování územní studie, a na straně budoucí podobu této celkové koncepce jednoznačně předjímá.** Tento rozpor se konkrétně projevuje mj. na str. 383 a násl. textové části odůvodnění návrh, v kapitole G.9. Tato kapitola zároveň zdůvodňuje potřebu provedení územní studie týkající se „jádrového území“ brněnské aglomerace, a na druhé straně výslovně uvádí, že „Koncepce dopravy obsažená v v ZÚR JMK je výsledkem komplexního posouzení potenciálu území“.

Dále je návrh ZÚR JMK rozporný i vtom, že zmiňuje potřebu odvedení tranzitní dopravy z obydlených oblastí, ale současně v rámci „Konceptního scénáře C“, resp. specificky vymezením záměrů D52 a „D52/JT“ navrhuje právě další zavlákání této dopravy do těchto oblastí, a to přes existenci dostupných informací o překročených limitech přípustného zatížení území (viz výše námitka č. 3). **Takovýto postup je z již výše uvedených základních důvodů zcela nepřijatelný.** Jeho konečným důsledkem by bylo postupné vymezení všech součástí koncepce rozvoje páteřní silniční infrastruktury v ZÚR JMK, označené jako „Konceptní scénář C“ aniž by došlo k posouzení celkové zátěže, kterou by realizace této koncepce znamenala pro životní prostředí kraje, zejména pro již dnes nadlimitně zatížená území. Současně by tato koncepce nebyla jako celek posouzena ani z hlediska dalších aspektů svých vlivů na udržitelný rozvoj území, tedy zejména dopravní potřeby a ekonomické výhodnosti.

Odůvodnění preference „Konceptního scénáře C“ je navíc založeno na údajích, které nelze považovat za věrohodné. Studie „Zhodnocení potenciálu území a modelových stavů silniční sítě Jihomoravského kraje“ (PK Ossendorf), na kterou odůvodnění návrhu ZÚR JMK odkazuje, například ve vztahu k dálničnímu spojení Brno – Vídeň prostřednictvím dálnice D52 uvádí na hraničním přechodu v Mikulově pro rok 2035 odhad průjezdu 11.000 vozidel denně. V oznámení „EIA“ pro záměr rychlostní silnice R52 z roku 2002 jsou uvedeny údaje, vycházející z předpokladu existence rakouské dálnice A5, pro rok 2015 celkem 17.600 vozidel denně. Dokumentace EIA pro stejný záměr z roku 2003 uvádí intenzitu 18.367 vozidel v roce 2020. V rakouském materiálu z roku 2006 pro řízení o povolení stavby dálnice A5 se uvádí, že „Dopravní průzkum firmy arealConsult vykazuje pro silniční tah severní dálnice A5 rozdílné zatížení dle daných úseků, nejvíce zatížené oblasti v předmětném úseku vykazují dle prognózy pro rok 2020 přibližně 26 000 vozidel denně“. V materiálu ze září 2013 je pak uvedeno, že „V případě kompletní výstavby (stupeň realizace 2, P7 2030) činí intenzita dopravy po dálnici A 5 sever ...Doprava na hranicích s Českou republikou činí na A 5 kolem 21 900 vozidel/24 hod.“

Roční nárůsty provozu po dálničních komunikacích činí cca 2% za rok. Rakouským údajům tedy odpovídá pro rok 2035 hodnota nejméně 24.000 vozidel denně. Jednalo by se z převážné části o dálkovou tranzitní dopravu, která by po dálnici D52 a „D2/JT“ byla přivedena na území města Brna. Studie „PK Ossendorf“ tedy podhodnocuje nárůst této dopravy na území Brna o cca 13.000 vozidel denně.

Námitka č. 9: Návrh ZÚR JMK představuje neproporcionální zásah do práv obcí v důsledku nedostatečného a nesprávného srovnání variant koncepcí rozvoje dopravní infrastruktury

Vymezení dotčeného území:

Celé území kraje.

Odůvodnění námítky:

Podatelka je přesvědčena, že s ohledem na již výše popsané skutečnosti mělo v rámci pořizování návrhu ZÚR JMK a posuzování jeho vlivů na životní prostředí veřejné zdraví a udržitelný rozvoj území dojít k objektivnímu a všestrannému srovnání koncepcí dopravní infrastruktury, označených v části G.4.1 návrhu odůvodnění ZÚR JMK jako Konceptní scénář B – „Rozvojový – studie Strnad“ a Konceptní scénář C – „Rozvojový – Generel dopravy JMK, R43 v Bystrcké stopě“. to koncepce jsou v odůvodnění návrhu srovnány pouze z dopravního hlediska. Bez přesvědčivého odůvodnění, zejména zcela bez zohlednění dopadů jednotlivých koncepcí na životní prostředí, veřejné zdraví a jejich ekonomických aspektů, je jako jednoznačně lepší označena oficiální varianta Konceptní scénář C.

Navrhovatelka je přesvědčena, že jedním z hlavních úkolů při pořizování ZÚR JMK mělo být právě řádné srovnání obou uvedených dopravních koncepcí ze všech významných hledisek (dopravní, environmentální, ekonomické). Měl být přitom přihlédnuto k tomu, že základním rozdílem mezi oběma koncepcemi je, že koncepční scénář „B“ (podle Ing. Strnada) je založen na základní myšlence odvedení dopravy z urbanizovaných oblastí, zatímco koncepční scénář „C“ počítá s pokračujícím a narůstajícím zavlékáním tranzitní dopravy do urbanizovaných oblastí (zejména) města Brna.

9.1 Absence srovnání vlivů koncepcí dopravy na životní prostředí, veřejné zdraví a udržitelný

rozvoj

Pokud jde o vlivy na životní prostředí a veřejné zdraví, odkazují podatelé především na skutečnosti uvedené již výše v námitkách č. 3, 7 a 8. **Návrh ZÚR JMK ani vyhodnocení „SEA“ neobsahuje vyhodnocení synergických a kumulativních vlivů záměrů, tvořících „Koncepční scénář C“. Nezabývá se otázkou, zda je tento scénář při současném stavu zatížení území realizovatelný. Nebere rovněž v úvahu závěry výše citovaných odborných studií doc. Martiše, MUDr. Volfa a RNDr. Kostkana,** podle nichž je koncepční scénář B (podle návrhu Ing. Strnada) z hlediska ochrany zdraví obyvatel aglomerace Brno a město Brno výhodnější a šetrnější a zároveň by při realizaci koncepčního scénáře „C“ by došlo k závažnějším významným negativním vlivům na příznivý stav lokalit soustavy NATURA 2000.

Příkladem konkrétního nedostatku při srovnání dílčích součástí obou koncepcí je vyhodnocení vlivů variant koridorů dálnice D43. Vyhodnocení SEA zcela nesprávně uvádí, že rozdíly mezi variantou „Optimalizovanou“ a variantou „Německou“ jsou malé. Toto je zcela v rozporu s realitou, neboť za alý rozdíl“ nelze pokládat situaci, kdy v jednom případě je koridor transevropské komunikace TEN-T určené pro dálkovou tranzitní dopravu, **veden pouhé desítky metrů od obytných budov** a v druhém případě je **veden ve vzdálenosti cca půl kilometru a dále od okraje obce**. Je naprosto zřejmé, že „Optimalizovaná“ varianta D43 se sídelním útvarům striktně vyhýbá, zatímco varianta „Německá“ tak nečiní, a tedy má významné negativní vlivy na životní prostředí v dotčených obcích. Lze poukázat např. na porovnání situace, kdy **varianta „Německá“ je v těsném kontaktu s obytnou zástavbou** obcí Malhostovice a Drásov, což je v příkrém kontrastu s **variantou „Optimalizovanou“, která je navržena cca 1 km od obce Lipůvka**. Možná variantní řešení týkající se například obchvatů Břeclavi či Znojma v rámci oblou koncepcí variant nejsou posouzena a srovnána vůbec.

9.2 Absence srovnání ekonomických aspektů

Návrh ZÚR JMK dále vůbec nebere v úvahu ekonomické aspekty obou koncepčních variant. Podatelka je přitom přesvědčena, že varianta označená jako „koncepční scénář B“ by bylo mnohem levnější při současné menší zátěži (resp. výrazném zlepšení) životního prostředí a lepší dopravní účinnosti, zejména pokud jde o co nejkratší a nejpřímější vedení tranzitní dopravy přes území kraje i České republiky. Nákladnost varianty „C“ přitom může být dalším důvodem její faktické nerealizovatelnosti.

9.3 Chybné vyhodnocení otázky souladu návrhu ZÚR JMK s PÚR ČR

Pořizovatel se ve vztahu k nezohlednění koncepce Ing. Strnada (jako celku) odvolává na její údajný rozpor se závaznou PÚR ČR. K tomu podatelé uvádějí, že právní povahou PÚR ČR a charakterem její závaznosti se opakovaně zabývaly NSS i Ústavní soud, které ve svých posledních rozhodnutích k této otázce dospěly k potvrzení původního hodnocení NSS v jeho usnesení ze dne ze dne 18. 11. 2009, čj.

9 Ao 3/2009 – 59, v němž dospěl k závěru, že PÚR ČR 2008 není opatřením obecné povahy. K její závaznosti pro pořizování a vydávání zásad územního rozvoje se NSS v citovaném rozsudku vyjádřil tak, že *Závaznost v Politice obecně vyjádřených záměrů pro pořizování a vydávání zásad územního rozvoje ... , územních a regulačních plánů a pro rozhodování v území ovšem neznámá a ani znamenat nemůže, že by kraje při pořizování zásad územního rozvoje automaticky převzaly do svých plánů realizaci v Politice obsažených záměrů, a to bez dalšího hodnocení jejich dopadů či zvažování možných variant. Takový postup by byl v rozporu se zvláštními právními předpisy jako je zákon č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí, nebo zákon č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, případně zmíněná SEA směrnice komunitárního práva.“*

NSS tedy jasně stanovil, za jakých podmínek se obsah ZÚR může od PÚR ČR odchýlit. Jedná se o postup přípustný (resp. dokonce nutný) v situaci, kdy v rámci vyhodnocení vlivů ZÚR na životní prostředí a udržitelný rozvoj území bylo prokázáno, že řešení obsažené v PÚR ČR nevyhovuje kogentním požadavkům právních norem (viz k tomu dále například rozsudek NSS ze dne 2. 2. 2011, č. j. 6 Ao 6/2010 – 103, bod 97). Právě k této situaci, s ohledem na zatížení území části Jihomoravského kraje a podobu „koncepčního scénáře C“, dochází ve vztahu k záměrům, tvořícím součást této koncepce, konkrétně zejména ve vztahu záměrům dálnice D52

a „D52/JT“ (viz podrobněji níže) a územních rezerv pro záměry D43 (v „bystrcké“ a „německé“ variantě a jihozápadní tangenty).

Bylo proto povinností pořizovatele, mj. s ohledem na závěry výše citovaných odborných studií, srovnávající koncepční scénáře „B“ a „C“ z hlediska vybraných aspektů jejich vlivů na životní prostředí veřejné zdraví, obě koncepce důsledně posoudit a srovnat, a to i při aktuálním znění PÚR ČR.

9.4 Vady PÚR ČR

Pokud pak jde o samotnou PÚR ČR a její obsah, podatelka připomíná, že dle judikatury Ústavního soudu a NSS (viz naposledy usnesení Ústavního soudu ze dne 24. 2. 2015, sp. zn. Pl. US 22/14) ji nelze přímo přezkoumat jako opatření obecné povahy. Současně z judikatury NSS, zejména z rozsudku ze dne 21. 6. 2012, č. j. 1 Ao 7/2011 – 526 vyplývá, že její obsah podobu zásad územního voje výrazně ovlivňuje. V souladu s výše uvedeným nelze v ZÚR JMK vymezit záměr, který je v souladu s PÚR ČR, ale je v rozporu s požadavky právních předpisů. Současně však zřejmě nelze ani vymezit záměr, resp. celkovou koncepci rozvoje dopravní infrastruktury, která požadavkům právních předpisů vyhovuje, ale není obsažena v PÚR ČR.

Podatelka je přesvědčena, že za těchto okolností musí být obsah PÚR ČR v té míře, v jaké závazně t „negativně“) determinuje obsah zásad územního rozvoje, přezkoumatelný spolu se samotnými zásadami. V souvislosti s výše i níže uvedenými námitkami podatelky musí být takto přezkoumáno především, na základě jakých úvah a jakým postupem byly v PÚR ČR vymezeny koridory pro dopravní stavby mezinárodního a republikového významu, jež se mají stát součástí budoucí páteří silniční infrastruktury jihomoravského kraje (záměry R43, R52, R55), a to včetně změn, týkajících se to záměrů, jež byly předmětem 1. aktualizace PÚR ČR (vypuštění varianty čtyřpruhového obchvatu Břeclavi, vypuštění varianty vedení koridoru R43 na Svitavy). Podatelka je přesvědčena, že mezení těchto koridorů v PÚR ČR bylo provedeno v rozporu s ústavně zakotvenými a v právních předpisech a soudní judikatuře konkretizovanými principy, stanovícími meze správního uvážení. tomuto vymezení nepředcházelo vyhodnocení a schválení jakékoli strategie či koncepce rozvoje dopravní infrastruktury v České republice, které by samo o sobě vyhovovalo ústavním zásadám zákazu libovůle, objektivitu, nestrannosti a proporcionalitu mezi negativními dopady zvoleného řešení a účelem, který je tímto řešením spojován.

Ze všech těchto důvodů představuje vzájemné neposouzení uvedených koncepcí rozvoje dopravní infrastruktury Jihomoravského kraje rovněž **neproporcionální zásah do práv obcí, na jejichž území jsou součástí koncepčního scénáře „C“ (ať jako „návrhové“ plochy a koridory nebo jako územní rezervy).** Bylo by tomu tak i z toho důvodu, že vymezení územních rezerv znemožňuje obcím využít takto „zablokované“ území v souladu spotřebami jejich územního rozvoje, včetně potřebné výstavby. Návrh ZÚR JMK v navržené podobě tedy nejenže nevytváří předpoklady pro výstavbu republikových a nadmístních záměrů dopravní infrastruktury, ale dokonce ve vztahu k záměrům státního významu naopak znemožňuje obcím, aby tyto předpoklady vytvářely svými územními plány, (viz podrobněji výše námitky č. 3 a 4.)

II. Specifické nedostatky vymezení jednotlivých ploch a koridorů dopravních staveb

Námítka č. 10: Vymezení podstatné části dálnice D43 formou územních rezerv není akceptovatelné

Vymezení dotčeného území:

Koridor záměru dálnice D43.

Odůvodnění námítky:

S ohledem na zátěž životního prostředí v okolí stávající silnice I/43 a v brněnské aglomeraci nelze akceptovat odkládání vymezení celého koridoru dálnice D43 v situaci, kdy existuje územní varianta tohoto záměru, jež tyto problémy řeší bez vzniku protiprávního stavu v jiném území (tzv. „Optimalizovaná“ varianta).

K tomuto závěru částečně dospělo i MŽP ve „stanovisku SEA“, když uvedlo že „V případné realizace záměru R43 s provizorním zakončením u města Kuřimi, bez odpovídající návaznosti dalšího úseku jižním směrem k dálnici D1, spatřuje MŽP riziko dalšího vystupňování dopravní zátěže ve městě Brně a jeho širším okolí, kde jsou imisní limity již nyní plošně překračovány. Ve vyhodnocení vlivů ZÚR JMK na udržitelný rozvoj území je tento možný případ označen jako nejméně žádoucí varianta časového postupu realizace silniční komunikační sítě. Ukončení záměru R43 u Kuřimi a přivedení dopravy do Brna převážně po stávající kapacitně nevyhovující silnici I/43 lze považovat za nejhorší možnou variantou z hlediska cílového stavu uspořádání dopravy v brněnské aglomeraci.“ MŽP však v rozporu se svými kompetencemi, namísto důsledného vyžadování vymezení celého koridoru dálnice D43 a jejího komplexního posouzení (v rámci ucelené dopravní koncepce, resp. koncepcí) souhlasilo s dalším

prodloužením koridoru územní rezervy až k Lysicím. Tím nedošlo k řešení problému, který MŽP samo identifikovalo, ale pouze k jeho posunu do jiné části kraje. Návrh ZÚR JMK neobjasňuje, proč pořizovatel v roce 2011 považoval za možné koridor pro záměr D43 (tehdy R43) jako celek vymezit, zatímco o 5 let později, při existenci dalších podkladových materiálů, to podle něj není možné. Další odklad vymezení ploch a koridorů pro záměr D43 bude mít nejen negativní vliv na obyvatele JMK, ale povede ke ztrátě Evropských dotací z „Operačního gramu Doprava“ (s možným čerpáním pouze do roku 2023).

Oddálení vymezení koridoru D43 o minimálně 4 roky je nepřijatelné, neboť občané řady obcí, včetně Lipůvky a Lažan, jsou dlouhodobě vystaveni nadměrné zátěži průchodem stávající komunikace I/43 urbanizovaným územím obce.

„Optimalizovaná“ varianta D43 je také kvalitním severním obchvatem Kuřimi, umožňuje komplexně dořešit vedení dopravy od Blanska, Černé hory a Tišnova, a tím také důsledné oddělení dopravy tranzitní vzhledem ke Kuřimi a Brnu a dopravy cílové do města Brna. Tranzitní doprava se zachycuje již severně od Kuřimi a je odvedena nejkratší cestou k dálnici D1, tedy nezatěžuje ani Kuřim ani Brno. „Optimalizovaná“ varianta D43 současně umožňuje k důsledné ochraně Kuřimi a Brna aplikovat dopravně technická opatření, např. vyloučit tranzitní, zejména nákladní, dopravu z tohoto území, a to i s použitím dopravního značení.

Je proto v rozporu s výše uvedenými základními cíli a úkoly územního plánování, pokud ZÚR JMK vymezují pro záměr D43 v úseku dálnic D1 – Lysice pouze územní rezervu a odkládají vymezení celého jejího koridoru do nejistého budoucího období.

Námítka č. 11: Koridor dálnice D43 je chybně rozdělen na nelogické a samostatně neprovozovatelné úseky

Vymezení dotčeného území:

Koridor záměru dálnice D43.

Odůvodnění námítky:

Koridor dálnice D43 je rozdělen na část vymezenou jako územní rezerva a dvě části vymezené jako „návrhové“. Hranice mezi těmito dvěma způsoby vymezení se bez jakéhokoli zdůvodnění nachází „v polích“ u Lysic. Pokud by došlo k umístění, resp. výstavbě úseku dálnice pouze do tohoto místa, postrádala by tato výstavba logický smysl.

Vymezení koridoru D43 směrem na Jevíčko postrádá jakékoliv odůvodnění, neboť je zcela zbytečné a nepřiměřené intenzitám dopravy nahrazovat zde existující a kapacitně vyhovující silnici II. třídy dálnicí.

V textové části odůvodnění návrhu ZÚR JMK je na str. 131 uvedeno, že „Výsledky vyhledávací studie prokázaly, že varianta západní (MŽP) s napojením na R35 v prostoru Svitav nepředstavuje oproti variantě ŘSD žádné výrazné zlepšení, spíše naopak. Z hlediska střetů s ochranným pásmem vodních zdrojů II. stupně březovského vodovodu a dobývacím prostorem Březinka se jedná o variantu neprůchodnou. Na základě výsledků studie prověření varianty západní (MŽP) a dle dohody MD a MŽP z dne 16. 9. 2010 tato varianta nepředstavuje oproti variantě ŘSD na Moravskou Třebovou zlepšení. MD a MŽP doporučují i nadále sledovat variantu R43, vedenou směrem k R35 s napojením v prostoru Starého Města u Moravské Třebové. Tímto rozhodnutím byl současně ze strany MD splněn úkol z PÚR ČR 2008, uložený MD v součinnosti s MŽP a kraji Jihomoravským a Pardubickým.“

Popsaný postup je ovšem v naprostém rozporu s požadavky na posouzení reálných variant řešení v rámci vyhodnocení vlivů (návrhu) zásad územního rozvoje na životní prostředí, resp. na trvale udržitelný rozvoj (viz výše) a následně v rámci řízení o návrhu zásad územního rozvoje. Není přípustné, aby bez jakéhokoli veřejně prezentovaného odůvodnění a pouze na základě dohody zástupců dvou ministerstev byla jedna z územních variant koridoru dálnic D43 prohlášena za „nevýhodnou“ a aby tím bylo zdůvodněno, že tato varianta nebude řádně prověřena v rámci vyhodnocení vlivů variant řešení v návrhu ZÚR JMK.

Navíc samotná vyhledávací studie, na jejíž výsledky odůvodnění odkazuje, na str. 47 v bodě 1 závěru uvádí, že při jednání 30. 8. 2010 „MD ČR společně s MŽP a ostatními účastníky jednání se na závěrečném výrobním výboru dohodli na doporučení vybrané varianty R43 vedené směrem na Svitavy, odpovídající upravené variantě „D““. Tedy jen několik týdnů předtím, než se zástupci stejných ministerstev „dohodli“, že studie *prokazuje nevýhodnost navržené trasy R43 ve směru na Svitavy*“ a „odsouhlasili“, že tato varianta „nebude dále sledována“, došli na závěru zcela opačného. Zadáání předmětné „vyhledávací studie“ pak prokazuje, že kromě územních vedení dálnice D43 severně od města Černá Hora směrem na Svitavu a na Moravskou Třebovou existuje i možnost vedení tohoto úseku ve směru na Litomyšl, tedy v přímějším směru k hlavním cílům regionální dopravy v Hradci Králové a Pardubicích. V projektu ing. Kalčíka z roku 2015 je navrhováno vymezení

D43 od dálnice D1 až po křížení s dnešní I/43 u Skalice nad Svitavou (a zde s přímým napojením Boskovic po silnici II/150). Následná trasa od tohoto zakončení dále k severu by měla být projednána ve variantách, přičemž by měla být posouzena jak varianta D43 na Svitavy, tak i varianta, kde se D43 u Skalice nad Svitavou ukončí a doprava se rozdělí na silnice I. a II. třídy ve směru na Kunštát, Svitavy, Jevíčko a Boskovice.

V rámci vyhodnocení vlivů návrhu ZÚR JMK na životní prostředí, resp. na trvale udržitelný rozvoj (viz výše) a následně v rámci řízení o návrhu zásad územního rozvoje měly tedy být vyhodnoceny a následně veřejně projednány všechny tyto dílčí varianty (v rámci celkového posouzení koncepcí voje dopravní infrastruktury).

Námítka č. 12: Vymezení územní rezervy pro dálnici D43 ve variantě „Bystrcká“ a „Německá“ je nesprávné

Vymezení dotčeného území:

Koridor územní rezervy záměru dálnice D43.

Odůvodnění námítky:

Záměr dálnice D43 v úseku Troubsko/Ostrovačice – Kuřim – Lysice ve variantě „Bystrcká“, resp. „Německá“ nelze v návrhu ZÚR JMK vymezit ani jako územní rezervu. Ačkoliv se podle § 36 odst. 1 stavebního zákona vlivy územních rezerv na životní prostředí a veřejné zdraví neposuzují (ke spornosti tohoto stavu viz výše námitku č. 7), je z dostupných údajů o současném zatížení území (viz výše námitku č. 3) zřejmé, že realizace dálnice v této trase není možná z důvodu tohoto nadlimitního zatížení, konkrétně zejména území obcí a městských částí Troubsko, Brno-Bosonohy, Brno-Bystrc, Jinačovice, Malhostovice, Drásov, Všechnovice, Skalička a Malá Lhota).

Tato varianta dále má dále negativní vlivy na evropsky významnou lokalitu „Malhostovické kopečky“ a na přírodní památku „Krkatá Bába“ u obce Lubě (viz podrobněji studii RNDr. Vlastimil Kostkan, PhD. *Posouzení vlivů dopravních koncepcí JMK (návrhů rozvoje páteřní silniční sítě) z hlediska možných střetů s lokalitami soustavy NATURA 2000*).

Je nepochybné, že varianta „Bystrcká“ a „Německá“, jejíž trasa byla navržena před 75 lety, je nepoužitelná i proto, že za toto velmi dlouhé období došlo v území k podstatným změnám a že ze zákona byla posílena právní ochrana jak obyvatel, tak i přírody, což nelze ignorovat

V současné době jsou obce Malhostovice a Drásov prakticky srostlé a není tedy mezi nimi prostor pro umístění dálnice D43 jako součásti transevropské dálniční sítě systému TEN-T. Do stejné situace by se záměr D43 dostal v blízkosti obcí Všechnovice a Skalička. V oblasti obce Malá Lhota se rodinné domky nacházejí ve vzdálenosti cca 70 metrů od koridoru územní rezervy pro D43 ve variantě „Německá“. Podobný problém je i v Černé Hoře. Podatelé dodávají, že ani jedna z uvedených nově urbanizovaných oblastí není zakreslena v mapových podkladech, použitých pro návrh ZÚR JMK.

Námítka č. 13: Vlivy dálnice D43 na životní prostředí a veřejné zdraví jsou vyhodnoceny nesprávně

Vymezení dotčeného území:

Koridor územní rezervy záměru dálnice D43.

Odůvodnění námítky:

V návaznosti na námítky č. 3 a 10. podatelé dále namítají, že vlivy samotného záměru D43 na životní prostředí a veřejné zdraví jsou vyhodnoceny chybně, neboť nezohledňují kumulativní působení vlivů jak úseků D43, které jsou vymezeny jako územní rezerva, tak dalších dopravních staveb. Ačkoliv je ze „stanoviska SEA“, vydaného MŽP zřejmé, že si MŽP bylo vědomo problematičnosti stavu, kdy je doprava přivedena do určitého bodu (původně do Kuřimi, nyní k Lysicím) a dále pokračuje do Brna po stávajících komunikacích, nevyvodilo z toho důsledek, spočívající v odmítnutí „konceptu“, založené na územních rezervách. Tento stav způsobuje nedostatečnost vyhodnocení celkových vlivů dálnice D43 (v kumulaci s ostatními záměry).

Z tohoto důvodu také chybí objektivní srovnání jednotlivých variant vedení dálnice D43 i jednoznačné konstatování, že „Bystrcká“ a „Německá“ varianta této dálnice není přijatelná a realizovatelná, zatímco „Optimalizovaná“ varianta se sídelním útvarům striktně vyhýbá (viz výše námitka č. 12).

Námítka č. 14: Územní rezerva pro „Jihozápadní tangentu“ je vymezena nedůvodně a nesprávně

Vymezení dotčeného území:

Koridor územní rezervy záměru „jihozápadní tangenty“.

Odůvodnění námitky:

Návrh ZÚR JMK vymezuje dvě varianty územních rezerv pro záměr „jihozápadní tangenty“. Koridory těchto územních rezerv prochází územím, kde jsou překračovány nejvyšší přípustné limity zatížení území (limity zatížení hlukem a prachovými částicemi PM₁₀), a to zejména na území obcí Troubsko, Ostopovice, Moravany, Nebovidy, Želešice, Modřice, Ponětovice, Blažovice, Jiříkovice, Tvarožná, Šlapanice, a městských částí Brno-Bosonohy, Brno-Tuřany a Brno-Chrlice. V podrobnostech odkazují navrhovatelé na námitku č. 3.

Na str. 238 textové části odůvodnění návrhu ZÚR JMK je uvedeno, že „JZT, její funkce či existence je velmi úzce spjata s variantami dálnice D43, s napojením na D52/JT a celkovým vytížením dálniční a silniční sítě jádrového území OB3 metropolitní rozvojové oblasti Brno s ohledem na další fragmentaci krajiny i vysokou kumulaci stávajících i navrhovaných dopravních staveb a jiných záměrů, které dále zvyšují koncentraci dopadů automobilové dopravy na životní prostředí a lidské zdraví dotčeného území.“ Toto tvrzení je samo o sobě správné, avšak je chybou, že k tomuto vyhodnocení ve vzájemných souvislostech nedošlo již v rámci pořizování návrhu ZÚR JMK, ale je odkládáno do neurčité budoucnosti, přičemž území několika obcí bude zároveň „blokované“ dvěma variantami územních rezerv.

Je zcela zřejmé, že „jihozápadní tangenta“ by byla zdrojem další hlukové a imisní zátěže v uvedeném území, v němž je nepřipustné vymezovat další takovéto zdroje. Záměr „jihozápadní tangenty“ by navíc rozdělil území města Modřice a dalších dotčených obcí a stal by se barierou jejich územního rozvoje.

Námitka č. 15: Plochy a koridor pro záměr „D52/JT“ jsou vymezeny nedůvodně a nesprávně

Vymezení dotčeného území:

Plochy a koridor záměru „D52/JT“.

Odůvodnění námitky:

Návrh ZÚR JMK vymezuje plochy a koridor pro záměr označený jako „D52/JT“. Tento záměr je součástí transevropského Baltsko-Adriatického koridoru. Jeho prostřednictvím se přivádí dálková (tranzitní) doprava na území města Brna, městských částí Brno-jih a Brno-Chrlice.

Koridor záměru přitom prochází a přivádí dopravu do území, kde jsou překračovány nejvyšší přípustné limity jeho zatížení. **Je zcela zřejmé, že záměr by byl zdrojem další hlukové a imisní zátěže z tranzitní dopravy a z tohoto důvodu by byl nepřipustný a nerealizovatelný.** Současně není známa konkrétní míra této zátěže, neboť nejsou vyhodnoceny kumulativní vlivy záměru „D52/JT“ s dalšími záměry, pro které návrh ZÚR JMK vymezuje pouze územní rezervy. Vyhodnocení SEA (viz například kapitolu A. 6. 9. – Souhrnné vyhodnocení vlivů ploch a koridorů na sledované složky životního prostředí) ani nepopisuje a nepokouší se kvantifikovat vlivy záměrů D52 a „D52/JT“ na sto Brno a další obce v jeho okolí.

Námitka č. 16: Plochy a koridor pro záměr dálnice D52 jsou vymezeny nedůvodně a nesprávně

Vymezení dotčeného území:

Plochy a koridor záměru D52.

Odůvodnění námitky:

Návrh ZÚR JMK vymezuje plochy a koridor pro záměr dálnice D52. Tento záměr je součástí transevropského Baltsko-Adriatického koridoru. Jeho prostřednictvím se přivádí dálková (tranzitní) doprava na území města Brna a do brněnské aglomerace.

Dálnice D52 představuje alternativu dálničního spojení Brna a Vídně v rámci „Koncepčního scénáře C“, koncepce rozvoje páteřní silniční infrastruktury Jihomoravského kraje. Druhá alternativa, z níž vychází „Koncepční scénář B“ (podle studie Ing. Strnada), počítá s dálničním spojením Brna a Vídně s využitím dálnice D2 a čtyřpruhového obchvatu Břeclavi.

Zásadní vadou posouzení vlivů záměru D52 na životní prostředí, veřejné zdraví a udržitelný rozvoj území a odůvodnění jeho vybraného koridoru (varianty) v návrhu ZÚR JMK je neposouzení koncepčních variant rozvoje dopravní infrastruktury JMK, v jejichž rámci mělo dojít rovněž k porovnání alternativních variant řešení

kapacitního silničního spojení Brna a Vídně.

V důsledku absence tohoto koncepčního vyhodnocení došlo dle názoru navrhovatelů rovněž k nesprávnému vyhodnocení vlivů dálnice D52 na území „NATURA 2000“, resp. k nedodržení požadavků výše citovaných ust. § 45i zákona č. 114/1992 Sb. V této souvislosti jsou zcela opomenuty závěry studie „*Hodnocení vlivů dle § 45i zákona č. 114/1992 Sb., v platném znění, záměru – rychlostní silniční spojení Brna s Vídní na základě podkladů k záměrům: R52 Pohořelice – Mikulov, I/55, Břeclav – obchvat, R55 – úsek obchvat Břeclavi a návrhu ÚP VÚC Břeclavska*“ zpracované Mgr. Ondřejem Volfem na kterou odkazuje rovněž studie RNDr. Vlastimil Kostkan, PhD. „*Posouzení vlivů dopravních koncepcí JMK (návrhů rozvoje páteřní silniční sítě) z hlediska možných střetů s lokalitami soustavy NATURA 2000*“.

Dalšími bezprostředními důsledky provedení záměru dálnice D52 by byly zejména zásahy do Chráněné krajinné oblasti (CHKO) Pálava, několika maloplošných zvláště chráněných území a dále do evropsky významné lokality Mušovský luh a ptačích oblastí, Pálava a Střední nádrž Vodního díla Nové Mlýny. S tím by souviselo rovněž poškození či ohrožení biotopů řady zvláště chráněných druhů živočichů a rostlin a rozsáhlé zásahy do krajinného rázu, především v oblasti CHKO Pálava a v okolí Mikulova (v oblasti biosférické rezervace UNESCO Dolní Morava). Tyto skutečnosti nejsou ve hodnocení SEA dostatečně popsány a v odůvodnění návrhu ZÚR JMK nejsou vůbec vzaty v úvahu. mezení koridoru dálnice D52 nerespektuje rozsudky NSS ze dne 25. 11. 2009, č. j. 3 Ao 1/2007-201, kterým byl zrušen územní plán velkého územního celku Břeclavska, a ze dne 20. 4. 2011, č. j. 6 Ao 2/2011 – 27, kterým byl zrušen územní plán obce Perná v části vymezení trasy rychlostní silnice R52. Takovéto vymezení je zároveň nutno považovat za neproporcionální zásah do práv dotčených obcí a vlastníků nemovitostí, a to jak dotčených bezprostředně koridorem dálnice D52 v úseku Pohořelice-Mikulov, tak dotčených v důsledku nárůstu vyvolané dopravní zátěže především v území na jihu brněnské aglomerace.

Vyhodnocení SEA, a to ani jeho Příloha 2, rovněž nijak nezohledňuje synergické a kumulativní vlivy záměru D52 na území města Brna a jeho okolí, do území, kde jsou překračovány nejvyšší přípustné limity jeho zatížení. **Záměr D52 by tak byl přímým byl zdrojem další hlukové a imisní zátěže z tranzitní dopravy v tomto nadlimitně zatíženém území a z tohoto důvodu by byl nepřipustný a nerealizovatelný.**

V této souvislosti dále podatelka uvádí, že hodnoty intenzit dopravy, uváděné v odůvodnění návrhu ZÚR JMK pro rok 2035 na hraničním přechodu, jsou nereálné a chybné. V podkladovém dokumentu PK Ossendorf se uvádí údaj 11.000 vozidel denně, přičemž údaje dle rakouských podkladů (z procesu EIA pro navazující rakouskou dálnici A5) jsou více než dvojnásobné (viz výše námitku č. 8).

V důsledku výstavby dálnice D52 by dále došlo k narušení turistické atraktivity regionu Pálavy a k ohrožení přírodních hodnot, k jejichž ochraně byla vyhlášena Chráněná krajinná oblast Pálava. Oblast je hojně navštěvována a využívána mimo jiné pro agroturistiku a cykloturistiku, a to zejména pro svůj typický krajinný ráz, který by byl výstavbou dálnice značně narušen. V krajině by zároveň vznikla bariéra, která by ztížila její prostupnost pro pěší a cyklisty i pro volně žijící zvířata. Pro řadu obcí by se zhoršila i jejich dopravní dostupnost v důsledku nutnosti budování mimoúrovňového napojení na dálnici (na rozdíl od napojení na současnou, dopravně postačující silnici I/52). Podatelka je přesvědčena, že **uvedené skutečnosti jsou dostatečné pro závěr, že záměr D52 není proveditelný, a to jak ve vztahu k požadavkům právních předpisů chránících veřejné zdraví, tak s ohledem na ochranu zvláště chráněných území, tvořících součást soustavy „NATURA 2000“.** Pořizovatel by proto měl spolu s příslušnými dotčenými orgány a Ministerstvem pro místní rozvoj dojednat vypuštění záměru z návrhu ZÚR (srov. rozsudek NSS ze dne 18. 11. 2009, č. j. 9 Ao 3/2009 – 59) a v návaznosti na to iniciovat aktualizaci PÚR.

Ze všech uvedených důvodů je nutné trvat na řádném posouzení a srovnání dálničního spojení Brna a Vídně jako součásti koncepčních variant rozvoje dopravy Jihomoravského kraje a na zohlednění všech výše uvedených negativních důsledků záměru D52.

Námitka č. 17: Plochy a koridor pro záměr dálnice D55 u Břeclavi jsou vymezeny nesprávně

Vymezení dotčeného území:

Plochy a koridor záměru D55 u města Břeclav

Odůvodnění námitek:

V návrhu ZÚR JMK není vymezena žádná varianta obchvatu města Břeclavi. To je samo o sobě pochybením, neboť tento záměr dosud není realizován.

Kromě toho, v souladu se skutečnostmi uvedenými výše v námitce č. 16, týkající se koridoru dálnice D52, by

měl být záměr obchvatu Břeclavi (část záměru dálnice D55) posouzen jako součást jedné z variant řešení kapacitního silničního spojení Brna a Vídně. Tato možnost je nevymezením obchvatu Břeclavi zmařena. V podrobnostech podatelka odkazuje na předchozí námitku.

Námitka č. 18: Plochy a koridor pro záměr silnice I/38 ve Znojmě jsou vymezeny nesprávně

Vymezení dotčeného území:

Plochy a koridor záměru I/38 ve Znojmě.

Odůvodnění námitky:

V návrhu ZÚR JMK není vymezen ucelený koridor obchvatu města Znojma. To je samo o sobě pochybením, neboť tento záměr dosud není realizován.

Podatelka je dále přesvědčena, že možnosti vymezení koridoru silnice I/38, jako součásti kapacitní komunikace I/38 podle PÚR ČR, měla být posouzena ve variantách, v rámci komplexního srovnání koncepcí rozvoje dopravní infrastruktury kraje (konceptních scénářů „B“ a „C“). Kromě varianty procházející obydleným územím města Znojma (městskými částmi Znojmo-město a Znojmo-Přímětice a prostorem, kde se tyto dvě městské části spojují) a v těsném kontaktu s obytnou zónou obce Dobšice měla být posouzena i varianta vymezení koridoru uvedené silnice jako skutečného obchvatu sta Znojma mimo urbanizovaná území, tedy severně od obce Kuchařovice a Suchohrdly. Podatelka navíc upozorňuje na skutečnost, že na území města Znojma opakovaně dochází k překračování zákonných limitů znečištění ovzduší. Podle výsledků z měřicí stanici ve Znojmě bylo v roce 2011 ve městě Znojmě zjištěno překračování zákonného imisního limitu koncentrace prachových částic PM₁₀ Denní limit 50 ug/m³ byl v roce 2011 ke dni 21. 12. 2011 překročen již 39 krát, což je více než povolený počet denních překročení dle limitu (35). Za této situace je vymezení koridoru dopravní stavby, v jejímž důsledku by došlo k dalšímu zvýšení imisní zátěže dotčeného území, z výše opakovaně uvedených důvodů nepřipustné.

Námitka č. 19: Návrh řešení ZÚR JMK nezohledňuje požadavek obce na zachování prostupnosti do volné krajiny a možnosti pro budoucí rozvoj obce

Vymezení dotčeného území:

katastrální území Ostopovice

Odůvodnění námitky:

JZ tangenta by způsobila významnou fragmentaci krajiny a stala by se bariéra tvořená navrhovanými dopravními stavbami (i těch vymezených jako územní rezerva).

Území podatelky je již nyní významně ovlivněno vlivy provozu po dálnici D1. V kombinaci s realizací rychlostní silnice R43 a „Jihozápadní tangenty“ by tak došlo k dalšímu zvýšení zátěže území, kde jsou již v současné době překračovány nejvyšší přípustné limity (konkrétně limity zatížení hlukem a prachovými částicemi PM₁₀).

Realizací jihozápadní tangenty by mezi dálnicí D1 a jihozápadní tangentou vznikl úzký pás území o šíři od méně než 1 km do 4 km, v němž by zůstalo „uvězněno“ území obce Ostopovice. Území mezi dálnicí D1, rychlostní silnicí R52 a Jihozápadní tangentou, by tak zcela ztratilo svůj rozvojový potenciál, zejména ve vztahu k možnostem příměstského bydlení a rekreace v této oblasti. Jihozápadní tangenta by navíc obyvatelům obce podstatně ztížila přístup do nedalekých lesů v okolí potoka Bobravy, čímž by podstatně omezila rekreační potenciál obce a kvalitu bydlení v obci. Realizací záměrů by pro občany obce došlo k zamezení jediného vstupu do přírody.

Námitka č. 20: Návrh řešení ZÚR JMK neobsahuje vymezení ploch zeleného pásu izolační zeleně podél dálnice D1 na celém území obce jako kompenzační opatření na snížení stávající hlukové a imisní zátěže zejména ze silniční, popř. též železniční dopravy)

Vymezení dotčeného území:

katastrální území Ostopovice.

Odůvodnění námitky:

V oblastech, kde jsou dlouhodobě překračovány nejvyšší přípustné hodnoty znečištění ovzduší a hlučnosti, je povinností příslušných orgánů veřejné správy neprodleně aplikovat veškerá možná konkrétní a účinná opatření k nápravě tohoto protiprávního stavu. Pro orgány územního plánování to specificky vyplývá z § 19 odst. 1 písm.

c) stavebního zákona, podle nějž je úkolem územního plánování podle prověřovat rizika s ohledem na veřejné zdraví a z § 19 odst. 2 stavebního zákona, odkazujícího na povinnost posouzení vlivu územně plánovací dokumentace a udržitelný rozvoj území. Nezbytnost provedení územně plánovacích opatření v případě překročení imisních limitů znečištění ovzduší stanoví i zákon č. 201/2012 Sb. o ochraně ovzduší. Z rozsudku Soudního dvora EU ve věci 237/ 07 přitom vyplývá, že tato opatření musí být přijímána i v případě, že překročení limitů pouze hrozí. V návaznosti na Námitku č. 3 tedy podatelka považuje nejen za nevhodné umístování dalších záměrů, které mají potenciál zhoršit emisní zatížení území, nýbrž se navíc domnívá, že i vzhledem k aktuální zátěži je třeba hledat opatření, mající potenciál aktuální nezákonnou situaci zlepšit, což mezení ploch zeleného pásu izolační zeleně podél dálnice D1 na celém území obce splňuje.

III. Nezákonnost postupů a stanovisek dotčených orgánů

Námitka č. 21: Postup MŽP při vydání stanoviska SEA byl nezákonný

Vymezení dotčeného území:

Plochy a koridor záměru I/38 ve Znojmě.

Odůvodnění námítky:

Stanovisko MŽP ze dne 5. 1. 2016, čj. 85166/ENV/15 (stanovisko SEA) je v rozporu se smyslem právní úpravy posuzování vlivů koncepcí na životní prostředí, neboť akceptovalo nedostatky samotného vyhodnocení SEA (viz námitku č. 7), jejichž příčinou bylo zejména zneužití institutu územní rezervy (námitka č. 6).

Požadavek MŽP na vymezení koridoru D43 v úseku Kuřim – Lysice dále prohloubil nedostatky spočívající ve vymezení většiny nejvýznamnějších silnic jako územních rezerv. Podobně je v ZÚR JMK vymezen koridor pro dálnici D52, který přivádí tranzitní dopravy ze směru od Vídně do Brna, kde páteřní silniční síť není řešena, resp. je vymezena jen orientačně pomocí územních rezerv.

MŽP ve svém stanovisku uvádí, že „zároveň je však nutné podotknout, že při excesivním (nad)užívání institutu územní rezervy by mohlo dojít k ohrožení samotné podstaty procesu SEA v oblasti územního plánování, tedy provedení komplexního posouzení vlivů na životní prostředí a veřejné zdraví dané územně plánovací dokumentace. Smyslem procesu SEA totiž není jen izolované posouzení jednotlivých v koncepci zahrnutých jevů, ale též posouzení širších vazeb a vzájemného působení jejich jednotlivých komponent“. Níže pak MŽP doplňuje „z pohledu MŽP je prioritou zlepšení kvality životního prostředí a veřejného zdraví v řešeném území. V tomto ohledu nutné trvat na co možná nejrychlejší dořešení dálniční a silniční sítě v metropolitní rozvojové oblasti Brno, a to tak, aby byl co nejdříve odstraněn stávající zcela nevyhovující stav v oblasti znečištění ovzduší generující negativní vlivy na lidské zdraví.“

MŽP si zřetelně bylo vědomo problematičnosti a nesprávnosti nadužívání územních rezerv v návrhu ZÚR JMK, ale přesto s návrhem vyslovilo souhlas. Postup i obsah stanoviska MŽP je proto v rozporu s prioritou ZÚR Vytvářet územní podmínky pro zlepšování kvality životního prostředí a ochranu zdraví. MŽP mělo požadovat urychlené zpracování územní studie tak, aby její výsledky mohly být promítnuty do návrhu ZÚR JMK a mohlo být rozhodnuto o řešení páteřní silniční sítě v kraji bez zbytečných průtahů, a nikoli teprve po schválení ZÚR JMK.

Podatelka taktéž považují za neobhájitelné, aby pořizovatel neměl od zpracování prvního návrhu ZÚR JMK v roce 2009 dostatek informací o posuzovaném území. Pokud se tak stalo, bylo úkolem MŽP, aby pořizovatele na tento závažný nedostatek včas upozornilo a požadovalo urychlené zjednání nápravy ve vztahu k ministerstvem chráněným zájmům.

S ohledem na uvedené má podatelka za to, že stanovisko MŽP mělo celou „koncepti“ územních rezerv zcela odmítnout a požadovat řádné vymezení návrhových koridorů staveb páteřní silniční infrastruktury v kraji a zároveň řádné posouzení vlivů všech staveb a celkových koncepcí včetně alternativních na životní prostředí a veřejné zdraví.

Námitka č. 22: Postup MŽP při vydání stanoviska z hlediska ochrany ovzduší I nezákonný

Vymezení dotčeného území:

Celé území kraje.

Odůvodnění námítky:

Stanovisko MŽP ze dne 22. 5. 2015, čj. 21240/ENV/15 akceptuje chybný postup pořizovatele a zpracovatele

ZÚR JMK, tedy řešení, které nezlepšuje stav ochrany ovzduší, ale naopak konzervuje současný nevyhovující stav či dokonce podporuje zhoršení kvality ovzduší a dalších negativních vlivů na životní prostředí a veřejné zdraví, zejména v oblasti brněnské aglomerace (viz též výše námitku č. 3).

MŽP svým přístupem umožnilo vymezení koridorů nových dálnic v okrajových částech kraje (D52, D43), které přivádí tranzitní dopravu směrem k centrální části kraje, tj. městu Brnu, aniž by bylo po dopravní stránce řešeno samotné centrální území kraje a vlivy navrhovaných záměrů na toto území. MŽP ve svém stanovisku uvádí „závažným problémem na území JMK v oblasti životního prostředí je kvalita ovzduší. Plošné překračování imisních limitů pro benzo(a)pyren a suspendované částice PM10 (místy i PM2,5) se dotýká desítek až stovek tisíc obyvatel. V lokalitách nejvíce zatížených silniční dopravou (jižní část území města Brna) je překračován i imisní limit NO2 (nadměrným koncentracím jsou vystaveny stovky až tisíce obyvatel)“. Ve vztahu k plánovanému zpracování „Územní studie nadřazené dálniční a silniční síť ve vztahu k jádrovému území Metropolitní rozvojové oblasti OB3 Brno“ MŽP uvádí, že „jde o dopravně i imisně nejzatíženější lokalitu kraje, v níž je právě dominantním zdrojem znečištění ovzduší silniční doprava; reálným rizikem zakonzervování stavu je prohloubení problémů. Vzhledem k množství existujících podkladů se zvolené východisko nejeví jako ideální.“ MŽP si je sice vědomo problematiky nadužívání institutu územní rezervy pro nezvykle rozlehlé území, ale přesto s navrženým řešením souhlasí, i když vůbec není naplněn základní cíl územního plánování (vytvoření předpokladů pro výstavbu, vymezení koridorů a ploch staveb). Uvedeným způsobem dochází k prosazování krajem preferované koncepce dopravy pomocí tzv. „salámové metody“, čímž zaniká možnost celkového posouzení a vyhodnocení vlivů páteřní dopravní sítě v kraji na životní prostředí a veřejné zdraví.

Bez vyhodnocení vlivů záměrů, pro které byly navrženy územní rezervy, nemůže být ani přibližně stanoveno celkové předpokládané zatížení území kraje, resp. jeho jednotlivých částí, a to ani odhad expozice škodlivých emisí. Problém s vyhodnocením vlivů, a to včetně kumulativních a synergických, na již dnes nadlimitně zatížené území právě v centrální části kraje, se excesivním požitím územní rezervy rozměštuje a odsouvá do budoucna.

Postup i obsah stanoviska MŽP je proto v rozporu s prioritou ZÚR *Vytvářet územní podmínky pro zlepšování kvality životního prostředí a ochranu zdraví lidí*. Akceptování současné podoby ZÚR JMK a teprve následné zpracování územní studie (až po vydání ZÚR JMK, kde konkrétní termín je nejistý) představuje nepřipustné odkládání problémů s ochranou ovzduší do budoucna. Podatelka má za to, že MŽP mělo požadovat urychlené zpracování územní studie tak, aby její výsledky mohly být promítnuty do návrhu ZÚR JMK a mohlo být rozhodnuto o řešení páteřní silniční sítě v kraji bez zbytečných průtahů. Zároveň podatelka považuje za neobhájitelné, aby pořizovatel neměl od zpracování prvního návrhu ZÚR JMK v roce 2009 dostatek informací o posuzovaném území. Pokud se tak stalo, bylo úkolem MŽP, aby pořizovatele na tento závažný nedostatek včas upozornilo a požadovalo urychlené zjednání nápravy.

Námitka č. 23: Postup Krajské hygienické stanice JMK při vydání jejího stanoviska k návrhu ZÚR JMK byl nezákonný

Vymezení dotčeného území:

Celé území kraje.

Odůvodnění námítky:

Stanovisko Krajské hygienické stanice (KHS) JMK ze dne 20. 5. 2015, čj. KHSJM 22575/2015/odbor/HOK, sp. zn. S-KHSJM 30943/2012 je v rozporu s posláním a účelem orgánu ochrany veřejného zdraví. Stanovisko akceptuje řešení, které nezlepšuje stav ochrany veřejného zdraví, ale naopak konzervuje současný nevyhovující stav či dokonce podporuje zhoršení vlivů na veřejné zdraví, zejména další nárůst hluku a nadměrných emisí škodlivin v ovzduší. Stanovisko KHS umožňuje vymezení koridorů nových dálnic v okrajových částech kraje (D52, D43), které přivádí tranzitní dopravu směrem k centrální části kraje, tj. městu Brnu, aniž by bylo po dopravní stránce řešeno samotné centrální území kraje a vlivy navrhovaných záměrů na toto území. KHS bez připomínek toleruje zneužití institutu územní rezervy pro nezvykle rozlehlé území, kdy vůbec není naplněn základní cíl územního plánování (vytvoření předpokladů pro výstavbu, vymezení koridorů a ploch staveb).

Uvedeným způsobem dochází k prosazování krajem preferované koncepce dopravy pomocí tzv. „salámové metody“, čímž zaniká možnost celkového posouzení a vyhodnocení vlivů páteřní dopravní sítě v kraji na životní prostředí a veřejné zdraví. Bez vyhodnocení vlivů záměrů, pro které byly navrženy územní rezervy, nemůže být ani přibližně stanoveno celkové předpokládané zatížení území kraje, resp. jeho jednotlivých částí, hlukem a dalšími negativními vlivy na veřejné zdraví. Problém s vyhodnocením vlivů, a to včetně kumulativních a synergických, na již dnes nadlimitně zatížené emi právě v centrální části kraje, se excesivním požitím územní

rezervy rozměľňuje a odsouvá do budoucna. Postup i obsah stanoviska KHS je proto v rozporu s prioritou ZÚR *Vytvářet územní podmínky pro zlepšování kvality životního prostředí a ochranu zdraví lidí.*

KHS ve svém stanovisku uvádí, že „považuje za nezbytné vydání Zásad územního rozvoje Jihomoravského kraje v co nejkratším časovém horizontu, nicméně se zcela ztotožňuje se závěry, učiněnými zpracovateli SEA, a to, že je nutné urychlené prověření a dořešení problematiky uspořádání nadřazené silniční sítě v území metropolitní oblasti Brno na základě podrobnějšího prověření změn jejího využití územní studií.“

Podatelka ve vztahu k výše uvedenému připomíná, že problémů s kumulací negativních vlivů z dopravních staveb na veřejné zdraví si KHS byla dobře vědoma mnohem dříve. Byla to právě KHS, která v rámci projednávání návrhu ZÚR JMK v roce 2011 požadovala doplnění speciálního dokumentu – posouzení HIA (health impact assessment), ve kterém byly identifikovány tři hlavní oblasti na jih od Brna (lokalita Troubsko/Brno-Bosonohy/Ostopovice a okolí, lokalita Modřice a okolí, lokalita Šlapanice a okolí), kde je kumulace negativních vlivů z dopravy nejvyšší. Uvedené posouzení HIA bylo zpracováno v průběhu roku 2010 a bylo součástí druhého návrhu ZÚR JMK.

Podatelka proto považuje za nepřijatelné, že za šest let od identifikace lokalit s největší zátěží z dopravy a čtyři roky od zrušení ZÚR JMK, KHS akceptuje další odsouvání problému s poukazem na údajný nedostatek podkladů, na základě kterých by mohlo být rozhodnuto o vedení páteřní dopravní sítě v kraji. Uvedené podklady měly být dle názoru podatelů zpracovány ihned po zrušení ZÚR JMK Nejvyšším správním soudem v roce 2012, popř. nejpozději spolu se zadáním třetích ZÚR JMK. Akceptování současné podoby ZÚR JMK a teprve následné zpracování územní studie (až po vydání ZÚR JMK) představuje nepřípustné odkládání problémů s ochranou veřejného zdraví do budoucna. Podatelka se domnívá, že KHS měla požadovat urychlené zpracování územní studie tak, aby její výsledky mohly být promítnuty do návrhu ZÚR JMK a mohlo být rozhodnuto o řešení páteřní silniční sítě v kraji bez zbytečných průtahů.

Námítka č. 24: Postup Ministerstva dopravy při vydání jeho stanoviska k návrhu ZÚR JMK byl nezákonný

Vymezení dotčeného území:

Celé území kraje.

Odůvodnění námítky:

Stanovisko Ministerstva dopravy ČR (MD) ze dne 22. 5. 2015, sp. zn. 291/2015-910-UPR/2 akceptuje chybný postup pořizovatele a zpracovatele ZÚR JMK, neboť akceptuje řešení, které nezlepšuje současný stav dopravních proudů na území kraje, ale naopak konzervuje současný nevyhovující stav či dokonce podporuje navýšení intenzit dopravy na nežádoucích místech, a tím i negativních vlivů s tím spojených.

Stanovisko MD umožňuje vymezení koridorů nových dálnic v okrajových částech kraje (D52, D43), které přivádí tranzitní dopravu směrem k centrální části kraje, tj. městu Brnu, aniž by bylo po dopravní stránce řešeno samotné centrální území kraje a vlivy navrhovaných záměrů na toto území. MD zcela bez připomínek toleruje zneužití institutu územní rezervy pro nezvykle rozlehlé území, kdy vůbec není naplněn základní cíl územního plánování (vytvoření předpokladů pro výstavbu, vymezení koridorů a ploch staveb).

Uvedeným způsobem dochází k prosazování krajem preferované koncepce dopravy pomocí tzv. „salámové metody“, čímž zaniká možnost celkového posouzení a vyhodnocení vlivů páteřní dopravní sítě v kraji na životní prostředí a veřejné zdraví. Bez vyhodnocení vlivů záměrů, pro které byly navrženy územní rezervy, nemůže být ani přibližně stanoven celkové předpokládané zatížení území kraje, resp. jeho jednotlivých částí. Problém s vyhodnocením vlivů, a to včetně kumulativních a synergických, na již dnes nadlimitně zatížené území právě v centrální části kraje, se excesivním požitím územní rezervy rozměľňuje a odsouvá do budoucna.

Akceptování současné podoby ZÚR JMK a teprve následné zpracování územní studie (až po vydání ZÚR JMK) představuje nepřípustné odkládání problémů negativními vlivy z dopravy do budoucna. MD lo od počátku pořizování návrhu ZÚR JMK aktivně spolupracovat s pořizovatelem, aby bylo možné schválit a následně vydat ZÚR JMK včetně vymezení koridorů páteřní silniční sítě v kraji. Podatelka považuje za neobhájitelné, aby pořizovatel neměl od zpracování prvního návrhu ZÚR JMK v roce 2009 dostatek informací o posuzovaném území, pokud se tak skutečně stalo, bylo úkolem MD, aby pořizovatele na tento závažný nedostatek včas upozornilo a požadovalo urychlené zjednání nápravy.

Námítka č. 25: Postup Ministerstva pro místní rozvoj při vydání jeho stanoviska k návrhu ZÚR JMK byl nezákonný

Vymezení dotčeného území:

Celé území kraje.

Odůvodnění námitky:

Stanovisko Ministerstva pro místní rozvoj ČR (MMR) ze dne 13. 8. 2015, čj. MMR 28714/2015-81-2 je v rozporu s § 37 odst. 8 stavebního zákona. Podle tohoto ustanovení MMR zašle pořizovateli stanovisko k návrhu zásad územního rozvoje z hledisek zajištění koordinace využívání území, zejména s ohledem na širší územní vztahy a mezinárodní závazky, a souladu s politikou územního voje. MMR, jakožto garant územního plánování, nedostálo své zákonné povinnosti, neboť ignorovalo zásadní vady předložených ZÚR JMK, stejně jako zajištění koordinace využívání území. Podatelka má za to, že návrh ZÚR JMK byl zpracován v rozporu se zákonem a také zadáním ZÚR JMK. Podle názoru podatelů je uvedený dokument v rozporu s § 18, § 19 a § 36 stavebního zákona, a to v důsledku chybně zvolené strategie s vymezením rozsáhlých územních rezerv pro koridory páteřní silniční sítě v kraji, které mají být v budoucnu teprve prověřeny. Uvedené platí obdobně i pro rozpor se zadáním ZÚR JMK. Podrobněji k argumentům ohledně rozporu se zákonem a zadáním ZÚR JMK podatelka odkazuje na své námitky č. 1 až 6.

Stanovisko MMR akceptuje chybný postup pořizovatele a zpracovatele ZÚR JMK, tedy řešení, které nezlepšuje využití území, ale naopak konzervuje současný nevyhovující stav, jehož důsledkem je zhoršení vlivů na životní prostředí a veřejné zdraví, zejména další nárůst hluku a nadměrných emisí škodlivin v ovzduší.

Vzhledem k uvedenému se podatelé domnívají, že MMR selhalo ve své koordinační a kontrolní funkci, ž akceptovalo návrh ZÚR JMK v předložené podobě a až následné zpracování územní studie pro prověření možnosti vymezení koridorů dopravních staveb, což představuje nepřipustné odkládání problémů s negativními vlivy z dopravy do budoucna.

MMR mělo od počátku pořizování návrhu ZÚR JMK aktivně metodicky napomáhat pořizovateli tak, aby bylo možné schválit a následně vydat ZÚR JMK včetně vymezení koridorů páteřní silniční sítě v kraji.

Námitka č. 26: Postup Agentury ochrany přírody a krajiny při vydání jejího stanoviska k návrhu ZÚR JMK byl nezákonný

Vymezení dotčeného území:

Celé území kraje.

Odůvodnění námitky:

Agentura ochrany přírody a krajiny ČR se ve svém stanovisku ze dne 25. 5. 2015, čj. SR/0039/JM/2015-2 vůbec nevěnuje navrhovanému koridoru dálnice D52, přestože tento koridor ve variantě „základní ŘSD“ zcela jednoznačně prochází přes CHKO Pálava a má na něj nezanedbatelný negativní vliv. Dle názoru podatelů jde o zásadní vadu uvedeného stanoviska.

Závěry:

- **podatelka požaduje, aby návrh ZÚR JMK i vyhodnocení vlivů návrhu na udržitelný rozvoj**
- **území byly přepracovány tak, aby pro klíčové stavby silniční infrastruktury v centrální oblasti**
- **kraje neobsahovaly územní rezervy, ale návrhové plochy a koridory;**
- návrh ZÚR JMK musí obsahovat ucelenou koncepci rozvoje páteřní silniční infrastruktury kraje, která bude jako celek řádně posouzena z hlediska svých vlivů na životní prostředí a veřejné zdraví, dopravní funkčnosti, ekonomických nákladů a dalších aspektů udržitelného rozvoje v souladu s požadavky právních předpisů;
- v ZÚR JMK lze vymezit plochy a koridory pouze pro takové dopravní stavby, resp. takovou koncepci rozvoje páteřní silniční infrastruktury, která nepovede k dalšímu překračování únosného zatížení území (veřejnoprávních limitů), ale naopak přispěje k dodržování těchto limitů na celém území kraje;
- součástí této koncepce nemohou být záměry dopravních staveb, které by zaváděly další dopravní a tím i imisní a hlukovou zátěž do již dnes nadlimitně zatíženého území;
- naopak musí jít o takovou koncepci, jejímž důsledkem bude co nejrychlejší náprava současné nadlimitní a tedy i protiprávní zátěže části území kraje, včetně odvedení tranzitní dopravy z Brna a jeho bezprostředního okolí;

- při hledání řešení, odpovídající výše uvedeným požadavkům, musí být objektivně posouzeny, a to ze všech relevantních hledisek (dopravní, ekonomické, environmentální) existující návrhy dopravních koncepcí pro Jihomoravský kraj, včetně koncepce označené v odůvodnění návrhu ZÚR JMK jako „Koncepční scénář B – „Rozvojový – studie Strnad“;
- pokud je pro splnění výše uvedených cílů nezbytné zpracování územní studie či jakýchkoli dalších podkladů, nad rámec podkladů již existujících, musí se tak stát v rámci procesu pořizování aktuálního návrhu ZÚR JMK, aby vydané ZÚR JMK splnily výše uvedené požadavky.

Přílohy:

- „Posouzení dopravních koncepcí pro Jihomoravský kraj z hlediska relevantních aspektů jejich dopadů na veřejné zdraví a životní prostředí“ (doc. RNDr. Miroslav Martiš, CSc., 2015)
- „Posouzení dopravních koncepcí pro Jihomoravský kraj z hlediska relevantních aspektů jejich dopadů – vlivů na veřejné zdraví a životní prostředí“ (MUDr. Jaroslav Volf, PhD., 2014)
- „Posouzení vlivů dopravních koncepcí JMK (návrhů rozvoje páteřní silniční sítě) z hlediska možných střetů s lokalitami soustavy NATURA 2000 (§ 2 zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, v platném znění), včetně příloh 2.1 (tabulková část) a 2.2 (abstrakt z autorizovaného posouzení RNDr. O. Volfa) (RNDr. Vlastimil Kostkan, PhD., 2015)

Vyhodnocení námitek

Z hlediska věcného obsahu bylo v předmětném podání formulováno 26 samostatných námitek. Námitky jsou samostatně odůvodněny. Území dotčené námitkami je celé území Jihomoravského kraje.

Námitky byly vyhodnoceny následovně:

Námitky č. 1 a 2, návrh je v rozporu se zákonným účelem zásad územního rozvoje, návrh je v rozporu se základním cílem územního plánování na zajištění komplexního řešení účelného využití a prostorového uspořádání území, **se zamítají.**

Odůvodnění:

V odůvodnění námitky obec cituje § 36 odst. 1 stavebního zákona tedy pouze jeho úvodní část. Dále je v předmětném paragrafu uvedeno cit.:*“...Zásady územního rozvoje mohou vymezit plochu nebo koridor a stanovit jejich využití, jehož potřebu a plošné nároky je nutno prověřit (dále jen „územní rezerva“)...”* Předložený návrh ZÚR JMK tak splňuje požadavky § 36 stavebního zákona v celém jeho znění.

K pořizování územně plánovací dokumentace krajem, uvádíme:

JMK v souladu se stavebním zákonem zahájil v roce 2007 pořizování ZÚR, které v roce 2011 vydal. Po vydání zrušujícího rozsudku NSS v roce 2012 JMK neprodleně zahájil pořizování nových ZÚR JMK. NSS nespochybnil koncepci ZÚR JMK, ale uvedl nový náhled na posouzení kumulativních a synergických vlivů v procesu SEA. Do rozhodnutí soudu probíhalo hodnocení SEA v ZÚR v ostatních krajích obdobně, proto JMK nepředpokládal nedostatky v dokumentaci; tento předpoklad byl potvrzen i souhlasným stanoviskem SEA k následně zrušeným ZÚR JMK. Nejvyšší správní soud tak svým rozsudkem k ZÚR JMK vyslovil jiný právní názor, než jaký do té doby státní správa zastávala.

K uplatněným požadavkům obce k zadání ZÚR JMK uvádíme, že veškeré požadavky uplatněné při projednávání zadání ZÚR JMK byly vyhodnoceny v souladu s platnou legislativou v souladu se stavebním zákonem i s rozsudkem 1 Ao 7/2011 – 526 (dále také Rozsudek). K požadavkům společně uplatněným obcemi Blažovice, Dolní Dunajovice, Jinačovice, městem Modřice a obcemi Moravany, Nebovidy, Ostopovice, Ponětovice a Želešice k návrhu Zadání ZÚR JMK považujeme za potřebné objasnit základní principy, podle kterých bylo při vypořádání požadavků postupováno.

- e) V případě, že se jednalo o požadavky věcné, které byly v návrhu Zadání ZÚR JMK již obsaženy nebo jsou uloženy stavebním zákonem, nebylo důvodné je do návrhu zadání doplňovat/dublovat. Mezi tyto požadavky patří požadavky *„...aby v zadání ZÚR JMK byl výslovně uveden požadavek na vyhodnocení proveditelnosti v něm uvedených záměrů, zejména záměrů staveb dopravní infrastruktury a to včetně záměrů vymezených v platné Politice územního rozvoje ČR...”* a *„...aby v zadání ZÚR JMK bylo výslovně uvedeno, že záměry, které budou v procesu pořizování ZÚR JMK vyhodnoceny jako nerealizovatelné či (veřejnoprávně) nepovolené, budou z návrhu ZÚR JMK vypuštěny...”*. Důvody, proč pořizovatel vyhodnotil

požadavky tak jak výše uvedeno byly vždy objasněny ve vypořádání předmětných požadavků. Dále nebylo důvodné do návrhu zadání doplňovat/dublovat také požadavky vztahující se k metodologii, protože požadavek, aby obsah ZÚR JMK a Vyhodnocení vlivů... odpovídal obsahu zásad územního rozvoje podle stavebního zákona, již byl obsažen v kap. 21 návrhu Zadání ZÚR JMK. K tomu upřesňujeme, že požadavek na srozumitelný popis použitých metod vyhodnocení je obsažen v bodě 7 přílohy stavebního zákona.

- f) V případě, že se jednalo o požadavky procesní, nemohlo být požadavkům vyhověno, neboť úkolem zadání ZÚR JMK je stanovit požadavky na obsah ZÚR JMK, nikoli „předepisovat“ jakým způsobem mají věcné požadavky naplnit osoby vykonávající projektovou činnost (projektant ve smyslu stavebního zákona), ke které mají oprávnění podle příslušného zákona (zejména podle zákona č. 360/1992 o výkonu povolání autorizovaných architektů a o výkonu povolání autorizovaných inženýrů a techniků činných ve výstavbě, ve znění pozdějších předpisů a zákona č.100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí, ve znění pozdějších předpisů). Mezi tyto požadavky patří požadavky týkající se konkrétního způsobu provedení.
- g) V případě, že se jednalo o požadavky, které jako povinnost stavební zákon nestanovuje, nebylo požadavku vyhověno, neboť pořizovatel územně plánovací dokumentace v rámci přenesené působnosti může vykonávat činnosti, ke kterým je stavebním zákonem zmocněn. Mezi tyto požadavky patří požadavky týkající se nezávislé odborné oponentury, kterým nebylo vyhověno, neboť stavební zákon povinnost zpracovat odbornou oponenturu neukládá.
- h) V případě, že se jednalo o požadavky k doplnění seznamu podkladů o další podklady, bylo požadavkům vyhověno a seznam byl doplněn s výjimkou případů, kdy již byl podklad v seznamu obsažen. Mezi tyto požadavky patří např. požadavek na *doplnění dokumentu „Posouzení koncepční páteřní silniční sítě pro JMK v kontextu TEN-T a PÚR ČR“ z roku 2012*, kterému bylo vyhověno.

K argumentu, že většinu těchto požadavků obcí k návrhu zadání ZÚR JMK kraj odmítl, uvádíme, že všechny požadavky (tj. včetně požadavků od výše uvedených obcí) byly vyhodnoceny v souladu se stavebním zákonem, předmětná vyhodnocení byla zdůvodněna a objasněna ve „Vyhodnocení požadavků uplatněných v rámci projednání návrhu Zadání ZÚR JMK“. Do Zadání ZÚR JMK byly doplněny relevantní podklady a požadavky do „Seznamu podkladů“ (tj. jak předmětný rozsudek, tak i studie předkládané regionálními seskupeními a veřejností) mezi podklady pro zpracovatele ZÚR JMK. A to nejen na základě podnětů obdržených v rámci projednání návrhu zadání od veřejné správy (tj. od orgánů státní správy a samosprávy – obcí) a veřejnosti, ale i podnětů vlastních (tj. pořizovatele v rámci zpracování návrhu předmětného zadání).

JMK, vědom si důsledku rozsudku soudu a složitosti posuzování kumulativních a synergických vlivů v Brně a jeho zázemí, vyzval již v roce 2012 Brno k souběžnému pořizování nového ÚPmB a ZÚR JMK, od kterého očekával ověření dopadů řešení ZÚR JMK do územního plánu Brna (tj. ověření řešení ve větší podrobnosti, než umožňují ZÚR). Do procesu pořizování nových ZÚR JMK také výrazně zasáhla novela SZ účinná od 01. 01. 2013, která omezila podrobnost řešení příslušející jednotlivým druhům ÚPD.

Stavební zákon v § 36 odst. 2 umožňuje v zásadách územního rozvoje uložit prověření vybraných ploch a koridorů územní studií. Ve vymezené ploše však není rozhodování o změnách v území podmíněno zpracováním územní studie. Zadání ZÚR JMK v bodě 15. uložilo projektantovi vyhodnotit potřebu uložení územní studie. V průběhu pořizování současných ZÚR vyhodnotil projektant ve vztahu k území metropolitní rozvojové oblasti Brno všechny dostupné podklady a dospěl k závěru, že je účelné a nezbytné uložit zpracování územní studie (viz výše a (k bodu 438) Odůvodnění Návrhu ZÚR JMK).

Z uvedeného vyplývá, že pořizovatel vědomě za „deset let“ pořizování ZÚR JMK nepochybil.

Obec nesprávně popisuje, že v centrální oblasti Jihomoravského kraje ZÚR vymezují plochu s územními rezervami. K tomu uvádíme, že centrem Jihomoravského kraje je Metropolitní rozvojová oblast Brno OB3, kterou vymezila Politika územního rozvoje ČR. Návrh ZÚR JMK ji zpřesnil a vymezil (bod 25 textové části I. návrhu ZÚR JMK). Vymezení oblasti je v PÚR zdůvodněno ovlivněním území rozvojovou dynamikou krajského města Brna, které představuje silnou koncentraci obyvatelstva a ekonomických činností, z velké části s mezinárodním významem. Faktorem podporujícím rozvoj oblasti je dobrá dostupnost dálnicemi a rychlostními silnicemi a I. tranzitním železničním koridorem.

Problematika centra Jihomoravského kraje, tzn. v územním rozsahu vymezené Metropolitní rozvojové oblasti Brno OB3, je řešena a popsána v návrhu ZÚR JMK v jednotlivých kapitolách od stanovení priorit územního plánování, přes vymezení rozvojových oblastí a rozvojových os až k vymezení ploch a koridorů veřejné infrastruktury, územního systému ekologické stability a územních rezerv.

Návrh ZÚR JMK vymezuje v Metropolitní rozvojové oblasti Brno OB3 návrhové plochy a koridory pro jednotlivé druhy dopravy:

- pro silniční dopravu

koridor dálnice D52 Pohořelice – Mikulov – hranice ČR / Rakousko, koridor dálnice D1 Kývalka – Slatina pro zkapacitnění včetně přestavby mimoúrovňových křižovatek, koridor dálnice D2 Chrlice – Brno-jih pro zkapacitnění včetně přestavby mimoúrovňových křižovatek, koridor dálnice D52/JT a dále koridory pro přestavbu silnic II. třídy – obchvat Chrlic, prodloužení II/152; II/152 Želešice, obchvat; II/380 Tuřany, obchvat; II/385 Hradčany – Čebín, obchvat; II/416 Blučina, obchvat; III/15286 Brno, Slatina, obchvat; II/602 Bosonohy, obchvat; II/425 Rajhrad – Modřice.

- pro železniční dopravu

koridor celostátní železniční trati č. 300 a 340 Brno – Vyškov – hranice kraje („Modernizace trati Brno – Přerov“); koridor celostátní železniční tratě č. 250 Tišnov – Brno, Řečkovice; koridor celostátní železniční tratě č. 240 Brno – Zastávka u Brna – hranice kraje; koridor regionální železniční tratě Hrušovany u Brna – Židlochovice; koridor regionální železniční tratě č. 244 Hrušovany nad Jevišovkou/Ivančice – Střelice, koridor regionální železniční tratě č. 340 Brno – Šlapanice – Veselí nad Moravou – hranice kraje

- pro leteckou dopravu

plocha pro modernizaci veřejného mezinárodního letiště Brno-Tuřany,

- pro cyklistickou dopravu

koridory dálkových cyklistických koridorů EuroVelo 4, 9; cyklistické koridory cyklostezek Brno-Vídeň, Jantarová stezka, Pražská stezka, krajská síť cyklistických koridorů

Z uvedeného přehledu je zřejmé, že i území centra kraje je z hlediska dopravy návrhem ZÚR JMK řešeno. Výčtem jednotlivých záměrů by bylo možné doplnit i další tematické oblasti (elektroenergetiku, plynárenství, teplovody, zásobování vodou, protipovodňová opatření, územní systém ekologické stability).

Cílem územního plánování 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 (§ 18 odst. 1 stavebního zákona). Úkolem územního plánování je také posouzení vlivů zásad územního rozvoje na udržitelný rozvoj území (§ 19 odst. 2 stavebního zákona).

Úkolem zásad územního rozvoje je návrh koncepčního řešení, které optimalizuje územní rozvoj z hlediska příznivého životního prostředí, hospodářského rozvoje a soudržnosti společenství obyvatel (tři pilíře udržitelného rozvoje). K dosažení vyváženého vztahu územních podmínek pro udržitelný rozvoj ZÚR JMK stanovují prioritní cíle územního plánování, kterými jsou Priority územního plánování Jihomoravského kraje uvedené v kap. A textové části návrhu ZÚR JMK. Udržitelný rozvoj území ve smyslu § 18 stavebního zákona není závislý pouze na možnosti či nemožnosti umístění určitého druhu staveb.

Jedním z nejdůležitějších cílů zásad územního rozvoje je dosažení obecně prospěšného souladu veřejných a soukromých zájmů na rozvoji území kraje. Návrh ZÚR JMK tedy koordinuje, s ohledem na specifickým podmínkám území Jihomoravského kraje, veřejné zájmy (chráněné zvláštními právními předpisy a vyjadřované ve stanoviscích dotčených orgánů) a soukromé zájmy na využití území nalezením shody o přijatelných řešeních na uspořádání území, neboť v procesu územního plánování není možné zajistit rozvoj ku prospěchu všech za současné záruky dosavadních standardů života pro všechny, kterých se ZÚR JMK týká. V ZÚR JMK byla při hledání výsledného řešení obsaženého v Návrhu ZÚR JMK, vážena řada zájmů soukromých i veřejných postupem dle ust. § 18 odst. 3 stavebního zákona.

ZÚR JMK zpřesňují a rozvíjí úkoly územního plánování v souladu s politikou územního rozvoje a stanovují koncepci rozvoje území kraje. Koncepce rozvoje území obsahuje urbanistickou koncepci sídelní struktury, jejíž součástí je koncepce uspořádání krajiny, koncepce veřejné dopravní a technické infrastruktury. Koncepce rozvoje území stanovuje soubor vzájemně provázaných a přijatých zásad, které jsou zárukou harmonického rozvoje sídelní struktury, sídel a krajiny v kontextu vývoje osídlení. Ty vycházejí ze společenských potřeb, respektují morfologické a historické danosti území, hierarchizaci sídel, sídelní celky, vztah sídel a krajiny, i nadřazenou soustavu technické a dopravní infrastruktury.

Koncepce dopravy Jihomoravského kraje, uplatněná v ZÚR JMK, navazuje na dlouhodobě sledované zásady

a principy rozvoje území a nadřazené dopravní infrastruktury, které byly kontinuálně prověřované a navrhované v předchozích koncepčních dokumentech resortu dopravy a uplatňované v jednotlivých územně plánovacích dokumentacích na území Jihomoravského kraje. Záměry dopravní a technické infrastruktury byly ve Vyhodnocení vlivů ZÚR JMK na udržitelný rozvoj území hodnoceny na základě porovnání významnosti vlivu záměru na posuzované složky životního prostředí, resp. porovnání přijatelnosti míry vlivu záměru na danou složku životního prostředí a porovnání variant řešení z hlediska dopravně inženýrských kritérií, předpokládaných vlivů na obyvatelstvo, veřejné zdraví a složky životního prostředí, tj. kritérií zohledňujících základní aspekty pilířů udržitelného rozvoje území při rozhodování o výsledné variantě. Zásady územního rozvoje tedy zachovávají kontinuitu vývoje území. Z tohoto důvodu byly záměry vyhodnocovány, zkoumány, ověřovány (např. z hlediska kapacity sítí, průchodnosti území, vlivů na životní prostředí a lidské zdraví) a aktuálně modifikovány s cílem zlepšení dosavadního stavu území, podpory a koordinace rozvoje území a ochrany jeho hodnot.

Koncepce dopravy v Jihomoravském kraji aktuálně zohledňuje a zapracovává strategie a principy platných oborových dokumentů schválených vládou ČR, především Dopravní politiku České republiky pro období 2014 – 2020 s výhledem do roku 2050 (UV ČR č. 449/2013 Sb.), Dopravní sektorovou strategii, 2. fázi (UV ČR č. 850/2013 Sb.) a dále Politiku územního rozvoje.

Návrh ZÚR JMK obsahuje řešení celé páteřní silniční infrastruktury. V souladu se stavebním zákonem a zadáním jsou v ZÚR JMK vymezeny plochy a koridory návrhové (veřejně prospěšné stavby) a územní rezervy.

V PÚR ČR v úkolech pro územní plánování v článku (80) v bodě b) je uvedeno cit.: „*Příslušné kraje a obce zajistí územní ochranu vymezených koridorů a ploch v navazující územně plánovací dokumentaci upřesněním koridorů a ploch pro umístění záměru nebo územní rezervou.*“ PÚR ČR tedy nepředjímá způsob vymezení ploch a koridorů.

K nadužívání institutu územní rezervy uvádíme, že PÚR ČR vymezuje koridory dopravy tj. koncepci „páteřní“ dopravní infrastruktury, čímž vytváří územní podmínky pro umístění pozemních komunikací, které umožní propojení základní sítě dopravních cest na území ČR a se sousedními státy. V návrhu ZÚR JMK jsou vymezeny všechny záměry obsažené v PÚR ČR jako návrhové plochy – D52, D55, část D43 a dopravní spojení S8. Část D43 je z důvodů podrobně uvedených v kap. G.9. na str. 355 textové části II. Odůvodnění návrhu ZÚR JMK vymezena jako územní rezerva ve variantách. Nelze tvrdit, že tímto dochází k nadužívání institutu územní rezervy a nevymezení celkové koncepce páteřní dopravní infrastruktury.

Koncepce dopravy Jihomoravského kraje obsažená v ZÚR JMK je výsledkem komplexního posouzení potenciálu území a zhodnocení koncepčních scénářů uspořádání silniční sítě v Jihomoravském kraji, včetně zhodnocení výhledového zatížení silniční sítě v jednotlivých koncepčních scénářích (tzv. dopravní model), které byly modelovány pro potřeby posouzení jejich účinnosti, dopadů do území, nároků a přínosů pro rozvoj území kraje.

Návrhem ZÚR JMK je uloženo zpracování územní studie, jejímž cílem je prověřit v územním detailu potřebnost a realizovatelnost vybraných záměrů navrhované koncepce silniční dopravy na území Jihomoravského kraje, jež byly vymezeny v podobě územních rezerv. Dle rozsudku NSS 1 Ao 7/2011 k ZÚR JMK ze dne 21. června 2012 článku [86] lze vypracování územní studie stanovenou v ZÚR (viz § 36 odst. 2 stavebního zákona) považovat za relevantní opatření ke kompenzaci některých negativních kumulativních a synergických vlivů a to v případě, je-li na základě dostupných podkladů možný jen velmi hrubý odhad předpokládané zátěže, což dokládá dokumentace SEA.

Jedním z účelů pořízení územní studie je vytvoření sjednoceného podkladu, co do aktuálnosti a detailnosti řešení záměrů nadřazené dálniční a silniční sítě, jakož i aktualizace a prohloubení údajů o území samotném tak, aby bylo možné posoudit vliv záměrů nadřazené dálniční a silniční sítě na životní prostředí v rozsahu, podrobnosti a míře konkrétnosti větší, než umožňují ZÚR. V současné době není k dispozici dostatek podkladů v potřebné podrobnosti, zpracovaných ve stejném pojetí, v jednom období a v jednotném prostorovém vymezení. Nelze vycházet jen z dopravního modelování, ale i z podmínek území. Kvalitní závěr může být vyneseno až na základě určitého portfolia dat, jinak dochází ke zkreslení a závěr nemusí být úplný. Toto portfolio dat je sice již částečně hotovo, ale je nezbytné ho doplnit o výsledky studie, na základě které bude teprve možné komplexní posouzení celé problematiky. Vzhledem k ust. § 36 odst. 3 stavebního zákona nelze výše uvedená posouzení vlivů v ZÚR JMK řešit v potřebné větší podrobnosti. Odůvodnění zpracování územní studie je obsaženo v kap. G.9. textové části II. Odůvodnění návrhu ZÚR JMK. Uvedené argumenty prokazují nezbytnost pořízení územní studie.

K uvedenému doplňujeme, že Aktualizací č. 1 PÚR ČR je stanoven úkol pro Metropolitní rozvojovou oblast Brno

– pořídit územní studii řešící zejména vazby veřejné infrastruktury. Návrhem ZÚR JMK uložená „Územní studie nadřazené dálniční a silniční síť v jádrovém území OB3 Metropolitní rozvojové oblasti Brno“ tak plní úkol stanovený Jihomoravskému kraji PÚR ČR.

Postup přednostního pořízení ZÚR JMK a následné zpracování územní studie vyplývá z požadavku stavebního zákona, který ukládá pořízení ZÚR JMK zahájit bezodkladně po jejich zrušení (viz § 42 odst. 6) stavebního zákona).

K územní studii MŽP ve stanovisku SEA k návrhu ZÚR JMK uvedlo cit.: „Návrh ZÚR JMK obsahuje řadu záměrů s potenciálem přispět ke zlepšení kvality ovzduší (zkvalitnění a zkapacitnění veřejné dopravy [nové terminály IDS, modernizace a výstavba železničních tratí], vyvedení dopravy mimo obytnou zástavbu [obchvaty obcí], stavby plynovodů a teplovodů [předpoklad nahrazení alespoň části lokálních topenišť] aj.), pokračující absence ZÚR JMK by naopak mohla bránit rozvoji v některých oblastech a v konečném důsledku implikovat zhoršování imisní zátěže. V dané situaci proto MŽP považuje za nejvhodnější dokončit pořizování stávajícího návrhu ZÚR JMK a následně urychleně zpracovat aktualizaci zásad, respektující výsledky vypracované územní studie.“

K námitce, že některé studie byly zcela ignorovány, doplňujeme, že podkladové studie nejsou součástí opatření obecné povahy, a tudíž je výsledný obsah ZÚR nemusí reflektovat, jsou pouze pomocnými dokumenty, které slouží k prověřování jednotlivých záměrů.

K vymezení dálnice D52:

Aktualizace č. 1 PÚR ČR vymezuje koridor pro rychlostní silnici R52 v trase Pohořelice – Mikulov – Drasenhofen/Rakousko (E461). Důvodem jeho vymezení je zkvalitnění silničního spojení Brno – Vídeň. Vazba na rakouskou silniční síť. Součástí TEN-T. Koridor pro tuto kapacitní silnici je již přímo vymezen v trase Pohořelice – Mikulov – Drasenhofen/Rakousko bez jakýchkoliv úkolů pro ministerstva a jiné ústřední správní úřady.

V návrhu ZÚR JMK je vymezen koridorem pro dálnici D52 (v souladu s novelou zákona č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů s platností od 31. 12. 2015).

Nejvyšší správní soud (NSS) sice ZÚR z roku 2011 zrušil, ale v rozsudku jednoznačně potvrdil oprávněnost či přímo nutnost vedení koridoru R52 v trase Pohořelice – Mikulov – Drasenhofen jako součást spojení Vídně s Brnem. Na tuto komunikaci také Nařízení Evropského parlamentu a Rady EU č. 1315/2013 ze dne 11.12. 2013 o hlavních směrech Unie pro rozvoj transevropských dopravních sítí klade jeden ze svých koridorů sítě TEN-T (Trans-European Transport Networks tedy celoevropské dopravní sítě). Pojem „celoevropská“ není o sjíždění aut z celé Evropy, ale o významu pro Evropu. Úsek D52 (dříve R52) je zařazen do tzv. Core Network, tedy jádrové sítě, z čehož vyplývá nutnost jejího dobudování do roku 2030.

Nařízení ukládá v čl. 4 odst. b odrážce i) *odstranění míst s nedostatečnou propustností a doplnění chybějících spojení v dopravních infrastrukturách i ve spojovacích bodech mezi nimi v rámci členských států a mezi nimi.* Typickým případem je právě dostavba dálnice D52. Úsekem státní hranice – Mikulov – Pohořelice doplňuje jednak chybějící spojení sousedních států dálničního typu a jednak odstraňuje místa s nedostatečnou kapacitou. Obdobně i Jižní tangenta před Brnem odstraňuje nedostatečně kapacitní úsek trasy od konce D52 v Rajhradě po napojení na D1 v Horních Heršpicích. Nedostatek kapacity není dán jen šířkovým uspořádáním komunikace, ale i úrovněovými křižovatkami v krátkých vzdálenostech, pohybem pěších a cyklistů, nedostatkem úseků pro předjíždění apod.

Nařízení samozřejmě neobsahuje přesné trasování komunikace, ale respektuje státní koncepcie. V případě České republiky to je PÚR, která byla schválena vládou ČR v roce 2009 a aktualizována 2015.

Navržením záměru D52/JT – krátký úsek dálnice spojující stávající trasu D52 od jejího konce v křižovatce Rajhrad s dálnicí D2 jižně od stávající, kapacitně nevyhovující, křižovatky Chrlice u Olympie, bude dokončováno dálniční spojení Brno – Vídeň a homogenizována (po dostavbě úseku D1 Hulín – Lipník) dálniční infrastruktura tahu TEN-T přes ČR v rámci Baltsko – jadranského koridoru.

Dálnice D2 sice okrajově prochází městskými částmi Tuřany a Jih, ale nelze jí přiřadit pojem „nový dálniční koridor“ jižní tangenty. Skutečně nový koridor zasahuje v Brně pouze území Chrlic – a pro přesnost je třeba dodat, že západně od D2, tudíž v neobydlené části území. Nový koridor sice o něco přiblíží dopravu k Popovicím, ale zároveň dojde ke zkvalitnění napojení obce na silniční síť. Naopak odvede část dopravy ze silnice I/52 (Vídeňská) a II/152, které prochází krajem obytné části Modřic a Brna Jihu. Dálnice D2 v úseku Brno – Chrlice je kapacitně nedostatečná a její rozšíření je vyvoláno zvyšujícími se intenzitami. Napojení Jižní tangenty rozšíření nevyvolává, pouze jej využívá.

Aby byla síť TEN-T přehlednější, Nařízení č. 1315/2013 seřazuje trasy pod jednotlivé koridory hlavní evropské sítě. Jedním z nich je Baltsko – jadranský, jehož trasy jsou Gdynia – Gdaňsk – Warszawa – Katowice – Ostrava – Brno – Wien – Graz – Villach – Bologna – Ravenna a Szczecin – Ostrava, Katowice – Žilina – Bratislava – Wien, Graz – Koper – Trieste, Udine – Trieste.

Jedná se o koridory multimodální, tedy koridory, kterými jsou vedeny komunikace více dopravních módů. V případě Baltsko – jadranského jde o tahy dálniční a železniční. Samotná existence Baltsko – jadranského koridoru je však starší. Memorandum k němu bylo podepsáno v roce 2006 zástupci ministerstev ČR, Polska, Slovenska, Rakouska a Itálie.

Již tedy deset let silniční část koridoru vede po I/52, R52/D52 a D47/D1 a sice konkrétně na Brněnsku zastavěnou ulicí Vídeňskou. Začlenění komunikace do koridoru je z hlediska provozu nebo funkce formální. Hlavní význam spočívá v průkazu, že se jedná o komunikaci na preferované síti a tudíž by měla být i preferována z hlediska podpory ze strany EU. Ustavení koridoru v roce 2006 také žádné skokové navýšení dopravy nepřineslo.

Danou problematikou v souvislosti s obavou, že by realizace komunikace vedla k zavlákání dopravy do oblasti Brna a obcí jižní části Brněnské aglomerace se již zabýval Nejvyšší správní soud v rozsudku č. 1 Ao 7/2011-526 ze dne 21. června 2012 v článku [372] cit.: „*Námítku navrhovatelů týkající se závěru odůvodnění ZÚR na s. 54, kde má být zcela ignorována skutečnost, že v důsledku výstavby rychlostní silnice R52 by došlo k zásadnímu nárůstu objemu zejména nákladní kamionové dopravy v přímo dotčeném území a v územích navazujících, považuje zdejší soud za nedůvodnou. Zdejší soud předem uvádí, že samotná existence rychlostní silnice kamionovou dopravu negeneruje. Naopak bez existence kapacitního propojení hlavních dopravních os se tranzitní kamionová doprava vyskytuje na komunikacích, na kterých by se objevovat neměla, především na komunikacích II. a III. tříd vedoucích skrze obce. Tento druh dopravy pak nepřiměřeně zatěžuje nedostatečnou dopravní infrastrukturu, a to s dopadem jak na technický stav komunikací, tak na okolní životní prostředí i na veřejné zdraví. Navrhovatelé namítaný výsledný stav, že bude tato doprava pokračovat ve směrech hlavních dopravních tras dálničního typu na území České republiky, je naopak žádoucí. Soud se dále ztotožňuje s vyjádřením odpůrce, že chybějící úsek R52 mezi Pohořelci u Brna a Mikulovem snižuje atraktivitu trasy natolik, aby úbytek dopravy v aglomeraci byl bez dobudování R52 zásadní.*“

K vymezení dálnice D43:

Z hlediska prověření variant dálnice D 43 v trase Brno – Moravská Třebová je v návrhu ZÚR JMK D43 řešena v úsecích **Troubsko/Ostrovačice (D1) – Kuřim** ve variantách „Bystrcká“, „Bítýšská“ a „Optimalizovaná MŽP – alternativy „, **Kuřim – Lysice** ve variantách „Německá“ a „Optimalizovaná MŽP“, **Lysice – Sebranice** – bez variant a **Sebranice – Velké Opatovice – hranice kraje** – bez variant. Návrh řešení tedy obsahuje i v podání upřednostňovanou tzv. optimalizovanou verzi R43.

V úseku Troubsko/Ostrovačice (D1) – Kuřim a Kuřim – Lysice jsou vymezeny územní rezervy (ve variantách včetně podvariant), a to do doby, než bude možno na základě výsledků podrobnějšího prověření území rozhodnout o výběru varianty.

V článku (269) textové části I. Návrh je v rámci požadavků na uspořádání a využití území uloženo prověřit varianty územní rezervy koridoru dálnice D43 Troubsko/Ostrovačice (D1) – Kuřim – Lysice v návaznosti na koridor dálnice D43 v úseku Lysice – Sebranice – Velké Opatovice – hranice kraje v rámci koncepčního uspořádání území a rozvoje nadřazené dopravní sítě pro tranzitní i zdrojovou a cílovou dopravu v OB3 metropolitní rozvojové oblasti Brno a krajském městě Brně. Kritéria a podmínky pro rozhodování o změnách využití území uvedené v témže bodě jsou multidisciplinárního charakteru, aby postihly nejrůznější aspekty, které by měly být při rozhodování zváženy a zohledněny. Jedná se vedle dopravně inženýrského hodnocení včetně širších souvislostí a vedle územních podmínek a průchodnosti územím také o vlivy na životní prostředí, obyvatelstvo a lidské zdraví a rovněž o socioekonomické důsledky záměru.

V Brně a okolním území (OB3 metropolitní rozvojové oblasti Brno) dochází k vysoké koncentraci požadavků na změny využití území a jejich vzájemnou prostorovou a funkční koordinaci, vzniká kumulace více potenciálních záměrů. Územní rozvoj tohoto prostoru je proto třeba prověřit (včetně vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území) a koordinovat, a to v podrobnějším měřítku, než umožňují ZÚR JMK. Dle § 36 odst. 3 stavebního zákona zásady územního rozvoje ani vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území nesmí obsahovat podrobnosti náležející svým obsahem územnímu plánu, regulačnímu plánu nebo navazujícím rozhodnutím. V ZÚR JMK je proto za účelem podrobného a komplexního posouzení variant nadřazené dálniční a silniční sítě v jádrovém území OB3 metropolitní rozvojové oblasti Brno a ve vnitřním prostoru Brna navržena „Územní studie nadřazené

dálniční a silniční síť v jádrovém území OB3 metropolitní rozvojové oblasti Brno“. Územní studie má mimo jiné (dle rámcového obsahu stanoveného v ZÚR JMK a v měřítku podrobnějším než v ZÚR JMK) *prověřit varianty dálnice D43 v úseku dálnice D1 – Kuřim se zohledněním návaznosti na varianty D43 navazujícího úseku Kuřim – Lysice z hlediska dopravní účinnosti v celém systému silniční a komunikační sítě OB3 metropolitní rozvojové oblasti Brno a města Brna, územních nároků a v koordinaci s navazujícími záměry*. Odůvodnění vymezení plochy, ve které se ukládá prověření změn jejího využití územní studií, je podrobně popsáno na str. 355 v kap. G.9. textové části II. Odůvodnění ZÚR JMK.

Dle rozsudku NSS 1 Ao 7/2011 k ZÚR JMK ze dne 21. června 2012 článku [86] lze vypracování územní studie stanovenou v ZÚR (viz § 36 odst. 2 stavebního zákona) považovat za relevantní opatření ke kompenzaci některých negativních kumulativních a synergických vlivů a to v případě, je-li na základě dostupných podkladů možný jen velmi hrubý odhad předpokládané zátěže.

Ačkoliv se podle ustanovení § 36 odst. 1 stavebního zákona územní rezervy z hlediska vlivů na životní prostředí neposuzují, Vyhodnocení vlivů ZÚR JMK na životní prostředí (SEA) v příloze č. 3 obsahuje informativní údaje k územním rezervám. Účelem tohoto informativního přehledu je upozornit na skutečnosti, kterým je nutné se při budoucím prověřování věnovat, tj. neměly by být opomenuty. Konkrétně u územní rezervy pro dálnici D43 v úseku D1 – Kuřim a Kuřim – Lysice v jednotlivých variantách je mj. uvedeno, že při dalším prověřování možností využití vymezeného koridoru pro územní rezervu je nutné věnovat pozornost minimalizaci dopadů na obytnou zástavbu, zajistit splnění hlukových limitů a minimalizovat dopady na chráněná přírodní území.

U ostatních úseků D43 Lysice – Sebranice a Sebranice – Velké Opatovice – hranice kraje je posouzení záměru z hlediska dopadů na životní prostředí (tedy i hlukové zátěže, znečištění ovzduší) obsaženo ve “Vyhodnocení vlivů ZÚR JMK na životní prostředí” (tzv. SEA). Dokumentace SEA vyhodnotila přípustnost jednotlivých záměrů z hlediska vlivů na životní prostředí a z hlediska vlivů na lidské zdraví. Sledované položky (mj. ovzduší, obyvatelstvo, lidské zdraví) v sobě zahrnují i hodnocení potenciálních negativních vlivů uvedených v námitce.

Vyhodnocení je uvedeno zejména v kap. A.6.9. „Souhrnné vyhodnocení vlivů ploch a koridorů na sledované složky životního prostředí“ dokumentace SEA (od str. 180) a v příloze 2 kap. A dokumentace SEA „Hodnocení záměrů“ se závěrem, že využití koridorů je možné za předpokladu uplatnění navržených opatření SEA, které jsou uvedeny v příloze 2 dokumentace SEA „Hodnocení záměrů“. Závěry hodnocení jsou promítnuty do výrokové části ZÚR JMK.

ZÚR JMK tak vymezují dálnici D43 komplexně a vzájemných souvislostech s využitím jak návrhových ploch, tak územních rezerv s možností variantního řešení v daných úsecích.

Námítka č. 3, nečinnost kraje při nápravě protiprávního stavu zatížení životního prostředí – návrh je v rozporu s požadavky udržitelného rozvoje území, což představuje neproporcionální zásah do práv obcí včetně podatelů, **se zamítá.**

Odůvodnění:

K bodu 3.1. ke stávajícímu stavu zatížení území uvádíme, že opatření k dosažení požadované kvality ovzduší, jejímu udržení a dalšímu zlepšení, ze kterých budou vycházet orgány ochrany ovzduší, veřejná správa a samospráva dle svých kompetencí v rámci řízení kvality ovzduší dle zákona č. 201/2012 Sb., o ochraně ovzduší, ve znění pozdějších předpisů a v souladu s obecnou povinností pečovat o rozvoj obce a kraje a jejich území stanovuje Program zlepšování kvality ovzduší aglomerace Brno (květen 2016). Mezi opatřeními ke snížení emisí a požadovanému zlepšení kvality ovzduší stanovenými programem v kapitole E. 3. jsou i opatření územně plánovací, která jsou součástí řešení návrhu ZÚR JMK. Jedná se o páteční síť kapacitních silnic, silnic I. a II. třídy a v neposlední řadě železniční tratě.

V kap. A.3. textové části dokumentace SEA jsou obsaženy údaje o současném stavu životního prostředí (ovzduší, lidské zdraví – hluková zátěž obyvatelstva). Projektant při hodnocení záměrů z těchto údajů vycházel, viz příloha č. 2 dokumentace SEA. Údaje z imisního monitoringu jsou shrnuty na str. 77 dokumentace SEA včetně naměřených hodnot na stanicích v Brně. Z těchto údajů projektant při hodnocení vycházel.

V předmětném území dle údajů ČHMÚ došlo k významnému zlepšení. Dle hodnot naměřených na měřicí stanici Brno – Tuřany (která má reprezentativnost až 50 km) lze vyhodnotit v uplynulých letech imisní zatížení lokality sledovanými škodlivinami jako mírně znečištěné. Imisní limity pro posuzované škodliviny zde nejsou překračovány poslední 4 roky. Hodnoty pro průměrné denní koncentrace PM10 je zde překračován několikrát, ale stanovený maximální počet překročení imisního limitu za rok (tj. 35x ročně) překročen poslední 4 roky nebyl. Průměrné roční koncentrace sledovaných škodlivin imisní limity splňují. Dokumentace

SEA uvádí a hodnotí méně příznivý stav, než by odpovídalo aktuální situaci, která se zjevně s postupem času zlepšuje.

Dodáváme, že stanice Brno – Lány (v námitce označená jako Brno – Bohunice) je umístěna v podstatně více zatížené části Brna, resp. v území s mnohem vyšší koncentrací zdrojů emisí, než by odpovídalo oblasti Ostopovic.

Intenzity dopravy na dálnici D1 jsou v prostoru Bohunic podstatně vyšší (58,9 tis. voz./den – stav v roce 2010) než u Troubska a Bosonoh (45,7 tis. voz./den), nemluvě o blízkosti další silně zatížené komunikace silnice č. 52 (28 tis. voz./den).

Z tohoto hlediska by byla více reprezentativní stanice Tuřany, která je umístěna sice ve větší vzdálenosti, ale v charakterově podobnější lokalitě. Na této stanici byl limit překročen naposledy v roce 2011, za období 2012 – 2014 byl splněn, z toho v posledním roce 2014 s velmi výraznou rezervou.

Nicméně ještě vhodnější je použití map rozložení znečištění ovzduší dle ČHMÚ. Český hydrometeorologický ústav zpracovává každoročně tzv. prostorovou interpretaci naměřených hodnot, která na základě výsledků imisního monitoringu a s pomocí sofistikovaných modelových nástrojů počítá celoplošnou zátěž území ve čtvercové síti 1x1 km. Její uplatnění jakožto podkladu pro informaci o výskytu nadlimitních hodnot je zakotvena i v zákoně o ochraně ovzduší (§ 11 zákona).

Z mapování je zřejmé, že přinejmenším v posledních dvou letech nebylo překročení limitu v předmětné oblasti zaznamenáno vůbec a i při použití 5letého průměru bylo překročení zaznamenáno jen v jediném bodě: na okraji Troubska, kde byl překročen limit pro benzo(a)pyren o 1 % (tj. 1,01 ng.m⁻³).

Z analýzy současné imisní zátěže tak spíše naopak vyplývá, že umístění záměrů do zmíněné oblasti ve vztahu k limitům znečištění ovzduší nic nebrání.

Tím je ovšem řešena pouze otázka současné zátěže, nikoli zátěže potenciální – po umístění záměrů. Zde je nutno konstatovat, že stávající podkladové studie opravdu neposkytují odpověď na otázku, zda lze dané stavby v tomto prostoru umístit či nikoliv, a to bez ohledu na to, kolik podkladových studií bylo k dispozici. Důvodem je právě to, že tyto studie nemodelovaly komplexně všechny záměry v území v celém příčinném řetězci „dopravní zatížení – imisní a hluková zátěž – zdravotní rizika obyvatel“. Bez takové studie není vhodné o otázce, kterou z variant D43 do území lze umístit či nikoliv, autoritativně rozhodnout.

Obdobná situace je i v případě hluku, kde je problematika komplikovanější o to, že úroveň hluku lze účinně snižovat pomocí technických opatření (protihlukové valy a stěny) i na relativně malém prostoru. Jak ukazují zkušenosti z praxe, i vzdálenost několika málo desítek metrů může být při vhodném technickém řešení ke splnění limitů zcela dostačující. Zde pak hrají roli zcela lokální faktory, např. hloubka zářezu komunikace, převýšení terénu, rampy křižovek apod. Bez detailního modelování tak nelze o potenciální úroveň hlukové zátěže zástavby v území specifikovat.

V souhrnu je tak nutno konstatovat, že:

- současné znečištění ovzduší v území nepřekračuje stanovené limity a nebrání tedy umístění nových záměrů. Není však zřejmé, zda tomu tak bude i v součtu s novými záměry.
- u hluku pravděpodobně existuje možnost technické ochrany obyvatel před hlukem z dopravy na úroveň limitů, toto je však nutno potvrdit na základě detailní studie
- dosavadní podklady neumožňují tuto otázku zodpovědět. Rozhodně však neplatí, že by tyto záměry bylo možné bez dalšího posouzení označit za nerealizovatelné.

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.“

V Programu zlepšování kvality ovzduší aglomerace Brno je uvedeno cit.: „Ke snížení imisní zátěže z dopravy v území je navíc nutno vždy uplatňovat soubor více vzájemně provázaných nástrojů, směřujících k redukci objemu automobilové dopravy a současně i k jejímu převedení na komunikace vedené mimo obytnou zástavbu. Přitom platí, že zatímco u menších obcí je hlavní pozornost soustředěna na ochranu obyvatel před tranzitní dopravou (obchvaty, omezování nákladních vozidel), u větších měst a zejména u Brna nabývají na významu i dopravně-organizační opatření, jejichž cílem je snížení celkového objemu individuální dopravy.“

Tohoto cíle je v současné silně motorizované společnosti možné dosáhnout pouze pomocí kombinace více typů opatření, kdy je znevýhodnění individuální dopravy (např. omezení parkování, zákazy vjezdu, preference veřejné hromadné dopravy) doprovázeno nabídkou vhodných alternativ (zejména komfortní veřejná hromadná doprava). Důležité je, aby byla zachována mobilita obyvatel a omezení se týkalo jen zvoleného způsobu dopravy. Opatření pro snížení objemu dopravy ve městě je tak nutno vnímat jako funkční celek, kdy k dosažení potřebného zlepšení je nutno obvykle realizovat větší počet vzájemně provázaných aktivit.“

Dále je v Programu uvedeno, cit.: „Pro plánování, povolování nebo realizaci nových dopravních projektů, které budou rovněž ovlivňovat kvalitu ovzduší v aglomeraci Brno, se budou uplatňovat nové přísnější podmínky, aby nedocházelo k nežádoucímu zvyšování imisní zátěže:

- *Při povolování nových komunikací v lokalitách s překročenými limity znečištění ovzduší realizovat v nejvyšší možné míře technická nebo kompenzačních opatření, která zajistí, že v obytné zástavbě nedojde ke zhoršení imisní zátěže v porovnání s výchozím stavem.“*

Tato podmínka zohledňuje požadavek MŽP uplatněný v rámci stanoviska 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 „Program zlepšování kvality ovzduší aglomerace Brno – CZ06A“.

Výše uvedené dokládá, že hypotéza podatele o nemožnosti umístění staveb do území s překročenými limity znečištění ovzduší a o jejich nerealizovatelnosti je mylná.

K výtce, že *není ani rámcově vyhodnoceno, zda je budoucí realizace záměrů, pro něž návrh ZÚR JMK vymezuje územní rezervy, vůbec možná a přípustná* uvádíme, že územní rezervy se z hlediska vlivů na životní prostředí ani dopadů na veřejné zdraví neposuzují (§ 36 odst. 1 stavebního zákona), neboť účelem územní rezervy je chránit území pro záměr, který nelze bez prověření potřeby realizace a jeho plošných nároků umístit do území. Na základě principu předběžné opatrnosti je však ve Vyhodnocení vlivů ZÚR JMK na udržitelný rozvoj území (v příloze č. 3 „Informativní údaje k územním rezervám“) popsána problematika, které musí být při prověřování možností budoucího využití pro daný účel a při upřesnění vymezení koridoru věnována zvýšená pozornost. Účelem informativního přehledu je upozornit na skutečnosti, kterým je nutné při budoucím prověřování věnovat pozornost, tj. neměly by být opomenuty.

Při předběžném posouzení koridorů územních rezerv neshledal projektant u žádného z koridorů takový střet se zájmy ochrany životního prostředí dle jednotlivých složek, který by vyloučil již v této fázi realizovatelnost záměru, pro nějž byla územní rezerva vymezena.

S citovanými částmi rozsudku NSS v bodě 3.2 podání se ztotožňujeme a dodáváme, že projektant předběžně posoudil všechny varianty D43 jako realizovatelné viz výše. Vzhledem k velké míře nejistoty však nemohl vybrat výslednou variantu bez podrobnějšího prověření návazností v řešeném území, a proto navrhl jejich vymezení jako územní rezervy a zpracování územní studie. Právě územní studie umožňuje komplexní prověření územních rezerv (holistický pohled na věc), tedy prověření reálnosti, potřebnosti i účinnosti záměrů, pro něž jsou územní rezervy vymezeny, v podrobném měřítku a ve všech souvislostech. Vymezením variantních koridorů územních rezerv je zajištěna ochrana území pro možné umístění a realizaci záměru v jiné variantě či podvariantě zvolené dopravní koncepce. Jedním ze závěrů územní studie současně bude podnět ke zrušení územní ochrany těch variant a podvariant záměrů, jež budou v podrobném prověření a posouzení vyhodnoceny jako horší nebo již nepotřebné.

Upozorňujeme, že citace z rozsudku NSS č. j. 1 As 135/2011-254 uvedená v podání obce se vztahuje k umístování stavby, v němž má právě místo posuzování splnění imisních limitů pro záměr.

K bodu 3.3 uvádíme, že neignorujeme stávající stav zatížení. Výše k bodu 3.1 jsme uvedli, z jakých podkladů projektant při hodnocení vycházel. Současně jsme se již vyjádřili k možnosti umístování záměrů do území s překročenými imisními limity.

Koncepční řešení ZÚR JMK jako celek bylo předmětem hodnocení Vyhodnocení vlivů ZÚR JMK z hlediska vlivů na životní prostředí. V celkovém závěru vyhodnocení zpracovatel SEA ZÚR JMK upozorňuje na nutnost urychleného prověření a dořešení problematiky uspořádání nadřazené dálniční a silniční sítě v jádrovém území OB3 metropolitní rozvojové oblasti Brno, které je vymezeno jako plocha, ve které se ukládá prověření změn jejího využití územní studií. Dále uvádí, že potenciálně negativní vlivy a potenciálně významně negativní vlivy na sledované složky životního prostředí identifikované v rámci vyhodnocení jednotlivých ploch a koridorů vymezených ZÚR JMK lze minimalizovat či vyloučit zajištěním provedení opatření navrhovaných zpracovatelem SEA ZÚR JMK. Potenciálně pozitivní vlivy byly vyhodnoceny zejména v případě ploch a koridorů dopravní infrastruktury a protipovodňových opatření ve vztahu k obyvatelstvu a lidskému zdraví.

Ke studiím MUDr. Volfa a RNDr. Kostkana konstatujeme, že tyto podkladové studie nejsou součástí opatření obecné povahy, a tudíž nemusí reflektovat výsledný obsah ZÚR, jsou pouze pomocnými dokumenty, které slouží k prověřování jednotlivých záměrů.

Dále považujeme za nutné uvést následující skutečnosti:

V diskusi o variantách realizace dopravních záměrů se nesmí opomenout skutečnost, že účelem realizace navrhovaných komunikací je životní prostředí obyvatel zlepšit, nikoli zhoršit. Přitom platí, že největší zátěži jsou jednoznačně vystaveni obyvatelé centrální části Brna. Důvod pro trasování určitých komunikací přes jmenovanou oblast (Bosonohy, Troubsko, Ostopovice atd.) je jednoduše v tom, že v této poloze mají dané komunikace největší potenciál ke zlepšení situace v centru Brna. Tento závěr považujeme za nezpochybnitelný, vychází shodně ze všech relevantních studií. Otázkou je pouze to, zda uvedené komunikace lze realizovat bez zvýšení zátěže bytí malé části obyvatel, žijících podél tras nových komunikací, nad úroveň limitů. Ale jejich přínos ke snížení součtového zdravotního rizika populace je zcela jednoznačný.

Naznačený předpoklad, že vyloučením navržených komunikací v uvedené oblasti se zátěž obyvatel dotčených obcí zásadně sníží, se může ukázat jako mylný, což je další argument pro nutno zadání komplexní územní studie.

V případě, že dopravní spojení dálnic D1 a D43 bude posunuto více na západ, bude většina dopravy ve směru sever-jih nadále realizována přes tento prostor, tedy po dálnici D1, na níž je již velmi obtížné dále zvyšovat účinnost opatření k ochraně obyvatel. Naproti tomu na nové silnice, které se teprve budou stavět, lze klást mnohonásobně větší požadavky. Ve výsledku se tak může dokonce ukázat, že konzervace zátěže v koridoru D1 je pro okolní obyvatele horší a bude způsobovat trvalé překračování limitů, zatímco rozložení části zátěže na novou silnici by umožnilo tyto limity splnit. Tuto otázku opět nelze zodpovědět bez detailního namodelování celé situace.

Překračování imisních limitů v Bohunicích, které je prezentováno v této námitce, je naopak silným argumentem pro odlehčení dálnice D1 v úseku Ostopovice – Brno-Centrum. Snížení zátěže na tomto úseku lze nejlépe dosáhnout realizací kapacitních komunikací, které byly obsaženy v původním návrhu ZÚR JMK z roku 2011, zejména jihozápadní tangenty.

Ve vyhodnocení námítky jsme se vyjádřili ke stávajícímu stavu zatížení území, k realizovatelnosti záměrů, k navrhované koncepci v návrhu ZÚR JMK a k důvodům uložení zpracování územní studie. Z vyhodnocení námítky je zřejmé, že zvolený postup je odůvodněný a nepředstavuje neproporcionální zásah do práv obcí, neboť navrhuje takové řešení, které je *nejšetrnějším ze způsobů vedoucích ještě rozumně k zamýšlenému cíli*.

Námítka č. 4, návrh je v rozporu se základním cílem územního plánování na vytváření předpokladů pro výstavbu, což představuje neproporcionální zásah do práv obcí, **se zamítá.**

Odůvodnění:

Návrh ZÚR JMK obsahuje řešení celé páteřní silniční infrastruktury, jsou vymezeny plochy a koridory návrhové (veřejně prospěšné stavby) a územní rezervy. Součástí řešení je i území centra kraje jak jsme již uvedli u námítky č. 1 a 2. Jako podklad pro zpracování ZÚR JMK byla zadána dokumentace „Zhodnocení potenciálu

území a modelových stavů silniční sítě Jihomoravského kraje“, která prověřovala koncepční scénáře uspořádání sítě, a to koncepční scénář B „Rozvojový – studie Strnad“ a koncepční scénáře C „Rozvojový – Generel dopravy JMK, R43 v Bystrcké stopě“ a D „Rozvojový – Generel dopravy JMK, R43 v Bítýšské stopě, R55 – var. Kalčík“. V návrh ZÚR JMK je navrženo koncepční řešení v koncepčním scénáři C, které bylo vyhodnoceno jako nejúčinnější. Při vymezování ploch a koridorů silniční infrastruktury umožňuje uplatnit dílčí podvarianty, případně etapová řešení.

K ignorování stávajícího stavu zatížení území jsme se vyjádřili u námítky č. 3.

Kraj řešením v návrhu ZÚR JMK dostal povinností uvedeným v § 18 odst. 1 *vytvářet předpoklady pro výstavbu a pro udržitelný rozvoj území*....podrobněji u předchozích námitek.

Námítka č. 5, návrh je v rozporu se zadáním ZÚR JMK, **se zamítá.**

Odůvodnění:

Obsahem Zadání ZÚR v souvislosti s vydanými ZÚR se již zabýval Nejvyšší správní soud v rozsudku č. 1 Ao 7/2011-526 ze dne 21. června 2012 v článku [252] cit.: „Proces pořizování územněplánovací dokumentace je dynamický, obsah návrhu dokumentace se proměňuje v čase tak, jak tento proces prochází jednotlivými fázemi. Ze stavebního zákona nelze dovodit příkaz, aby návrh zásad územního rozvoje byl identický s obsahem schváleného zadání, nýbrž toliko pokyn, aby návrh ze schváleného zadání vycházel (§ 37 odst. 1, srov. rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 24. 11. 2010, č. j. 1 Ao 5/2010 – 169, publ. pod č. 2266/2011 Sb. NSS). Rovněž to neznamena, že by mělo kontinuálně s proměnou obsahu návrhu ZÚR docházet i k aktualizaci podkladových studií. Tyto podkladové studie nejsou součástí opatření obecné povahy, a tudíž nemusí reflektovat výsledný obsah zásad územního rozvoje, jsou pouze pomocnými dokumenty, které slouží k prověřování realizovatelnosti, limitů a smysluplnosti (účinnosti) jednotlivých záměrů.“

K bodu 5.1

ZÚR JMK ze schváleného zadání vychází. V zadání nelze konkretizovat, zda bude záměr vymezen jako návrh nebo jako územní rezerva. Tento závěr lze učinit až v rámci rozpracovaného návrhu. K navrhované územní studii uvádíme, že v bodě 15. v zadání ZÚR JMK je obsažen požadavek na vyhodnocení potřeb vymezení ploch a koridorů, ve kterých je potřeba uložit prověření změn jejich využití územní studií.

K bodu 5.2

V rámci hodnocení záměrů byla zohledněna stávající zátěž území hlukem viz kap. A.3.3. *Lidské zdraví* dokumentace SEA.

K bodu 5.3

ZÚR JMK ze schváleného zadání vychází (viz výše citace z rozsudku). K vymezení návrhu x územní rezervy viz k bodu 5.1.

Námítka č. 6, návrh je v rozporu se smyslem a účelem institutu územní rezervy, **se zamítá.**

Odůvodnění:

Jak jsme již uvedli výše, návrh ZÚR JMK obsahuje řešení celé páteřní silniční infrastruktury, jsou vymezeny plochy a koridory návrhové (veřejně prospěšné stavby) a územní rezervy. Součástí řešení je i území centra kraje jak jsme již uvedli u námítky č. 1 a 2. Jako podklad pro zpracování ZÚR JMK byla zadána dokumentace „Zhodnocení potenciálu území a modelových stavů silniční sítě Jihomoravského kraje“, která prověřovala koncepční scénáře uspořádání sítě, a to koncepční scénář B „Rozvojový – studie Strnad“ a koncepční scénáře C „Rozvojový – Generel dopravy JMK, R43 v Bystrcké stopě“ a D „Rozvojový – Generel dopravy JMK, R43 v Bítýšské stopě, R55 – var. Kalčík“. V návrh ZÚR JMK je navrženo koncepční řešení podle koncepčního scénáře C, které bylo vyhodnoceno jako nejúčinnější. Při vymezování ploch a koridorů silniční infrastruktury umožňuje uplatnit dílčí podvarianty, případně etapová řešení.

Uváděný § 38 odst. 2 stavebního zákona se vztahuje k záměrům, které jsou vymezeny jako návrhové. V případě vymezení návrhové plochy a jejího zařazení jako veřejně prospěšné stavby musí být vymezeno v územně plánovací dokumentaci jednoznačné řešení z důvodu rozhodování stavebního úřadu v rámci stavebně správních řízení. U územních rezerv se teprve prověřuje potřeba a plošný nárok, lze je tedy vymezit variantně. Následně po prověření se vymezí invariantní návrhová plocha nebo koridor určený k realizaci záměru. Změnit územní rezervu na plochu nebo koridor umožňující stanovené využití lze jen na základě aktualizace ZÚR.

Námítka č. 7, nebyly posouzeny kumulativní a synergické vlivy všech záměrů obsažených v návrhu ZÚR JMK, **se zamítá.**

Odůvodnění:

K návrhu ZÚR JMK je zpracováno Vyhodnocení vlivů ZÚR JMK na udržitelný rozvoj území, jehož součástí je „Vyhodnocení vlivů ZÚR JMK na životní prostředí“ (tzv. SEA) obsahující posouzení záměrů z hlediska dopadů na životní prostředí. V SEA jsou hodnoceny všechny vlivy uvedené v bodě 6 Přílohy stavebního zákona tj. včetně vlivů synergických a kumulativních (viz zejména kap. A.6. SEA a příloha 2 dokumentace SEA Hodnocení záměrů). V příloze 1 dokumentace SEA je uvedeno metodické vysvětlení zpracování dokumentace.

K vymezení územních rezerv uvádíme, že podle § 36 odst. 1 stavebního zákona se územní rezervy z hlediska vlivů na životní prostředí neposuzují, neboť účelem územní rezervy je chránit území pro záměr, který nelze bez prověření potřeby realizace a jeho plošných nároků umístit do území. Problematika, které musí být při prověřování možností budoucího využití pro daný účel a při upřesnění vymezení koridoru věnována zvýšená pozornost, je popsána na základě principu předběžné opatrnosti ve Vyhodnocení vlivů ZÚR JMK na udržitelný rozvoj území v příloze č. 3 „Informativní údaje k územním rezervám“. Účelem informativního přehledu je upozornit na skutečnosti, kterým je nutné při budoucím prověřování věnovat pozornost, tj. neměly by být opomenuty.

Dle stavebního zákona je územní rezerva tvořena územím (plochou nebo koridorem), jehož případné budoucí využití pro uvažovaný záměr se má teprve prověřit. Podstatným charakteristickým znakem územní rezervy je její dočasnost. Toto omezení by mělo trvat co nejkratší dobu, tj. dobu nezbytnou pro prověření možnosti využití území pro stanovený záměr. V textové části I. návrh ZÚR JMK je v kap. I. *Vymezení ploch a koridorů, ve kterých se ukládá prověření změn jejich využití územní studií* uveden termín pro zpracování územní studie cit.: „Pořizování územní studie bude zahájeno bezodkladně po vydání ZÚR JMK. Po vložení dat o územní studii do evidence územně plánovací činnosti bude bezodkladně pořízena aktualizace ZÚR JMK.“

K výhradám zpracování územní studie uvádíme, že postup přednostního pořízení ZÚR JMK a následné zpracování územní studie vyplývá z požadavku stavebního zákona, který ukládá pořízení ZÚR JMK zahájit bezodkladně po jejich zrušení (viz. § 42 odst. 6) stavebního zákona). Pořizování ZÚR JMK bylo zahájeno neprodleně po vydání rozsudku NSS v roce 2012. V rámci zpracování ZÚR JMK projektant dospěl k závěru, že je třeba zpracovat územní studii v navrženém rozsahu pro řádné posouzení kumulativních a synergických vlivů, ke kterým dochází zejména na území města Brna.

V rámci aktualizace ZÚR JMK bude zpracováno posouzení vlivů Aktualizace ZÚR JMK na udržitelný rozvoj území. Pro účely tohoto posouzení bude zpracováno vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území, jehož součástí bude také vyhodnocení vlivů na životní prostředí s náležitostí stanovenými v příloze stavebního zákona.

Dokumentace Vyhodnocení vlivů ZÚR JMK na životní prostředí (dokumentace SEA) obsahuje hodnocení jednotlivých navrhovaných záměrů (viz příloha č. 2) a hodnocení koncepce ZÚR JMK jako celku, a to v kapitole 6.9. „Souhrnné vyhodnocení vlivů ploch a koridorů na sledované složky životního prostředí“. Pro celou koncepci jsou navržena opatření pro předcházení, snížení nebo kompenzaci všech zjištěných nebo předpokládaných závažných záporných vlivů na životní prostředí v kapitole 8 dokumentace SEA. Součástí vyhodnocení je rovněž vyhodnocení vlivů sekundárních, kumulativních, synergických, krátkodobých, střednědobých a dlouhodobých, trvalých a přechodných, kladných a záporných viz příloha č. 2 dokumentace SEA.

Hodnocení SEA a Natura je promítnuto do textové části I. návrhu ZÚR JMK požadavků na uspořádání a využití území a úkolů pro územní plánování k jednotlivým záměrům.

K absenci posouzení kumulativních a synergických vlivů záměrů dálnice D52 a D52/JT uvádíme, že záměry byly v návrhu ZÚR JMK posouzeny a vyhodnoceny včetně jevů kumulativních a synergických.

K absenci posouzení kumulativních a synergických vlivů pro přeložky silnice I/38 (obchvat Znojma) uvádíme, že návrh ZÚR JMK zpřesňuje koridor kapacitní silnice S8 dle Aktualizace č. 1 PÚR ČR vymezením koridoru přeložky silnice I. třídy I/38 Blížkovice (hranice kraje) – Znojmo – Hatě – hranice ČR / Rakousko (DS07, DS08, DS09). Záměr byl v návrhu ZÚR JMK posouzen a vyhodnocen včetně jevů kumulativních a synergických..

Posouzení záměrů z hlediska dopadů na životní prostředí (tedy i hlukové zátěže, znečištění ovzduší) je obsaženo ve „Vyhodnocení vlivů ZÚR JMK na životní prostředí“ (tzv. SEA). Dokumentace SEA vyhodnotila přípustnost záměrů z hlediska vlivů na životní prostředí a z hlediska vlivů na lidské zdraví včetně vyhodnocení jevů kumulativních a synergických.

Vyhodnocení je uvedeno zejména v kap. A.6.9. „Souhrnné vyhodnocení vlivů ploch a koridorů na sledované složky životního prostředí“ dokumentace SEA (od str. 180) a v příloze 2 dokumentace SEA „Hodnocení záměrů“ se závěrem, že využití koridorů výše uvedených záměrů je možné za předpokladu uplatnění navržených opatření SEA, které jsou uvedeny v příloze 2.

K absenci posouzení kumulativních a synergických vlivů pro přeložku dálnice D55 (obchvat Břeclavi) uvádíme, že PÚR ČR 2008 v odstavci (109) kapitoly 5 „Koridory a plochy dopravní infrastruktury“ vymezila koridor pro rychlostní silnici R55 v úseku Olomouc – Přerov a dále Napajedla – Uherské Hradiště – Hodonín – Břeclav – hranice ČR (– Wien). Úkolem stanoveným pro ministerstva a jiné ústřední správní úřady bylo prověřit proveditelnost rozvojového záměru v úseku R55 Břeclav – st. hranice. V souvislosti s úkolem vyplývajícím z PÚR ČR 2008, která uložila MD v součinnosti s MŽP a krajem Jihomoravským v čl. (109) prověřit proveditelnost rozvojového záměru v úseku R55 Břeclav – st. hranice, nechalo v roce 2008 Ministerstvo dopravy zpracovat „Vyhledávací studii rychlostní silnice R55 Břeclav (D2) – hranice ČR / Rakousko“ a následně „Komparativní studii R52 Pohořelice – Mikulov – hranice ČR / Rakousko a R55 Břeclav (D2) – hranice ČR / Rakousko“, která porovnávala dopravní, ekonomické a ekologické parametry variant kapacitního spojení Brno – Vídeň. Výsledek prověřování byl promítnut do Usnesení vlády ČR č. 713/2010, kterým je odsouhlaseno propojení rychlostní silnice R52 s dálnicí A5 na území Rakouské republiky na česko – rakouské státní hranici mezi městy Mikulov a Drasenhofen a je potvrzeno vybudování obchvatu Břeclavi silnicí I. třídy ve dvoupruhovém uspořádání. Na základě provedené revize evropské dopravní sítě byla R52 potvrzena v síti TEN-T. Ministerstvo dopravy a Ministerstvo životního prostředí odsouhlasilo splnění úkolu v čl. (109) a v PÚR ČR, ve znění Aktualizace č. 1 byl nahrazen text „úsek Olomouc – Přerov a dále Napajedla – Uherské Hradiště – Hodonín – Břeclav – hranice ČR (– Wien)“ textem „úsek Olomouc – Přerov a dále Napajedla – Uherské Hradiště – Hodonín – D2“. KrÚ JMK tak v souladu s Aktualizací č. 1 PÚR přeložku dálnice D55 (obchvat Břeclavi) v ZÚR JMK nevymezil.

Hodnocením záměrů v dokumentaci SEA se již zabýval Nejvyšší správní soud v rozsudku č. 1 Ao 7/2011-526 ze dne 21. června 2012 v článku [218] cit.: „*Nejvyšší správní soud konstatuje, že v části stanoviska SEA označené jako „Stručný popis vyhodnocení“ je uvedeno, že předmětem hodnocení jsou plochy a koridory dle PÚR 2008, plochy a koridory nadmístního významu a územní rezervy. Navrhovatelé mají pravdu v tom, že posouzení vlivů ZÚR na životní prostředí je založeno na hodnocení jednotlivých koridorů (event. jejich dílčích úseků). Soud v tom však nespátňuje rozpor se zákonem. Ba naopak považuje takový postup za jediný možný, neboť pouze takto lze relativně podrobně posoudit vlivy jednotlivých záměrů, pro jejichž realizaci stanoví ZÚR předpoklady, a učinit rozhodnutí o výběru varianty. Posouzení musí být zaměřeno na vlivy všech ploch a koridorů obsažených v návrhu ZÚR, včetně jejich vzájemného ovlivňování. Koncepti jako celek lze totiž považovat za souhrn jednotlivých ploch a koridorů v jejich vzájemných souvislostech a interakci.“*

Ke koncepci Ing. Strnada uvádíme, že koncepce dopravy v Jihomoravském kraji, uplatněná v ZÚR JMK, navazuje na dlouhodobě sledované zásady a principy rozvoje území a nadřazené dopravní infrastruktury. Koncepční scénář B „Rozvojový – studie Strnad“ byl posuzován v rámci modelování a srovnán s dalšími koncepčními scénáři z dopravního hlediska. Alternativní koncepce Ing. Strnada nemohla být komplexně posuzována v návrhu ZÚR JMK vzhledem k jejímu rozporu s Politikou územního rozvoje ČR. K alternativní dopravní koncepci Ing. Strnada se vyjádřil Nejvyšší správní soud v rozsudku 1 Ao 7/2011 k ZÚR JMK ze dne 21. června 2012 ve kterém v článku [143] uvedl cit.: „*Tzv. alternativní dopravní koncepce Ing. Strnada je v podstatné části založena právě na neexistenci rychlostní komunikace R52 a realizaci spojení Vídně s Brnem přes Břeclav a dále spojení Vídně s Prahou přes Znojmo. Tím se tato koncepce dostává do evidentního rozporu s obsahem PÚR 2008, a proto nemohla v rámci pořizování ZÚR aspirovat na postavení komplexní alternativy řešení koridorů dopravní infrastruktury nadmístního významu. Alternativní koncepce dle návrhu Ing. Strnada je tedy v podmínkách platné politiky územního rozvoje nerealizovatelná. Nelze proto odpůrci vyčítat, že v rámci pořizování ZÚR, zejména ve fázi posuzování vlivů návrhu ZÚR na udržitelný rozvoj území, nepracoval s komplexní alternativou řešení dopravní infrastruktury na území kraje vycházející ze studie Ing. Strnada.“*

Aktualizace č. 1 PÚR ČR, kterou vláda ČR schválila usnesením č. 276 ze dne 15. dubna 2015, potvrdila koncepci obsaženou v návrhu ZÚR JMK zpřesněním vymezení kapacitní silnice R43 a R55.

Studie MUDr. Volfa a RNDr. Kostkana se zabývají porovnáním dopravních koncepcí pro Jihomoravský kraj (oficiální koncepce ZÚR JMK 2011 a alternativní koncepce Ing. Strnada 2012) z hlediska vlivů na veřejné zdraví a životní prostředí. Vzhledem k tomu, že alternativní koncepce Ing. Strnada nemohla být v návrhu ZÚR JMK zohledněna jako celek pro její rozpor s PÚR, není namístě ani porovnávání dopravní koncepce ZÚR JMK 2011 a tzv. alternativní koncepce Ing. Strnada 2012. Tyto podkladové studie nejsou součástí opatření obecné povahy, a tudíž nemusí reflektovat výsledný obsah ZÚR, jsou pouze pomocnými dokumenty, které slouží k prověřování

jednotlivých záměrů.

Nutno dodat, že i když je pro pořizování zásad územního rozvoje politika územního rozvoje závazná, KrÚ prověřil v rámci modelování koncepční scénář B „Rozvojový – studie Strnad“, zda není důvod pro změnu PÚR. Výsledky modelového zatížení pro variantu B jasně ukazují, že varianta má nízkou dopravní účinnost. Koncepce uspořádání nadřazené sítě Jihomoravského kraje, tzv. „velké V“ nemá ve vztahu k Rakousku a ani sousedním krajům pozitivní vliv, nýbrž naopak. Varianta svým pojetím dopravní koncepce nevytváří předpoklady pro rozvoj území především v metropolitní rozvojové oblasti OB3 Brno. Celkově lze variantu B hodnotit jako variantu s nedostatečným pozitivním účinkem v porovnání s nezbytnou realizací nových, technicky i ekonomicky náročných kapacitních staveb a za dopravně nevhodnou pro některé úseky stávající komunikační sítě.

K přeshraničnímu posouzení uvádíme, že návrh ZÚR JMK byl projednán v souladu se stavebním zákonem. Pořizovatel požádal Ministerstvo zahraničních věcí ČR o předání dokumentace ZÚR JMK příslušným orgánům sousedních států (Slovenská republika, Republika Rakousko) s nabídkou konzultací. Současně informoval o zahájení projednání sousední regiony a kontaktní body ESPOO úmluvy včetně zaslání návrhu ZÚR JMK a Vyhodnocení vlivů ZÚR JMK na udržitelný rozvoj území. Slovenská strana projevila o konzultace zájem. Konzultace proběhly v roce 2015. Rakouská strana neprojevila o konzultace zájem.

K namítané „salámové metodě“ a neposouzení koncepce jako celku uvádíme, že ZÚR JMK jsou řešeny v rozsahu celého kraje – řešení obsahující pro jednotlivé záměry jak úseky návrhové, tak úseky vymezené formou územních rezerv, včetně stanovené podmínky zpracování územní studie jako podkladu pro rozhodování o variantách – je řešením kompletním a je v souladu se stavebním zákonem a jeho prováděcími předpisy. Pořizovatel se povinnosti pořídit hodnocení SEA v žádném případě nevyhýbá. Stanovení podmínky územní studie na složité území okolí města Brna je zvoleno z důvodů objektivního srovnání, aby nástroji územního plánování bylo umožněno podrobnější prověření u dopravních záměrů v předmětném území, pro které bude zpracována také hluková a rozptylová studie.

Námítka č. 8, návrh ZÚR JMK je ve vztahu k vymezení koncepce rozvoje dopravní infrastruktury vnitřně rozporný, neboť ji zároveň jako celek nevymezuje s ohledem na údajnou potřebu dalších dat a studií a na druhé straně její podobu jasně předjímá, **se zamítá.**

Odůvodnění:

Domněnka podatele, že pořizovatel má ve skutečnosti o jím preferované dopravní koncepci páteřní silniční infrastruktury jasnou představu je správná.

Jak jsme již uvedli výše návrh ZÚR JMK obsahuje řešení celé páteřní silniční infrastruktury, jsou vymezeny plochy a koridory návrhové (veřejně prospěšné stavby) a územní rezervy. Součástí řešení je i území centra kraje viz k bodu 1. Jako podklad pro zpracování ZÚR JMK byla zadána dokumentace „Zhodnocení potenciálu území a modelových stavů silniční sítě Jihomoravského kraje“, která prověřovala koncepční scénáře uspořádání sítě, a to koncepční scénář B „Rozvojový – studie Strnad“ a koncepční scénáře C „Rozvojový – Generel dopravy JMK, R43 v Bystrcké stopě“ a D „Rozvojový – Generel dopravy JMK, R43 v Bítýšské stopě, R55 – var. Kalčík“. V **návrh ZÚR JMK je navrženo koncepční řešení v koncepčním scénáři C, které bylo vyhodnoceno jako nejúčinnější.** Při vymezování ploch a koridorů silniční infrastruktury umožňuje uplatnit dílčí podvarianty, případně etapová řešení.

V návrhu ZÚR JMK je uloženo zpracování územní studie, která podrobně prověří řešení v problematickém území. Na základě výsledků územní studie dojde k výběru nejoptimálnější varianty pro dálnici D43 a JZT.

Návrh ZÚR JMK není vnitřně rozporný, obec má pravdu v tom, že koncepce je vybrána. V podrobnějším měřítku se však musí rozhodnout o výběru variant, které projektant prověřil jako reálné.

Jak jsme již uvedli u předcházejících námitek dokumentace Vyhodnocení vlivů ZÚR JMK na životní prostředí (dokumentace SEA) obsahuje hodnocení koncepce ZÚR JMK jako celku, a to v kapitole 6.9. „Souhrnné vyhodnocení vlivů ploch a koridorů na sledované složky životního prostředí“. Pro celou koncepci jsou navržena opatření pro předcházení, snížení nebo kompenzaci všech zjištěných nebo předpokládaných závažných záporných vlivů na životní prostředí v kapitole 8 dokumentace SEA.

Územní rezervy se z hlediska vlivů na životní prostředí ani dopadů na veřejné zdraví neposuzují (§ 36 odst. 1 stavebního zákona), neboť účelem územní rezervy je chránit území pro záměr, který nelze bez prověření potřeby realizace a jeho plošných nároků umístit do území. Na základě principu předběžné opatrnosti je však ve Vyhodnocení vlivů ZÚR JMK na udržitelný rozvoj území (v příloze č. 3 „Informativní údaje k územním rezervám“)

popsána problematika, které musí být při prověřování možností budoucího využití pro daný účel a při upřesnění vymezení koridoru věnována zvýšená pozornost. Účelem informativního přehledu je upozornit na skutečnosti, kterým je nutné při budoucím prověřování věnovat pozornost, tj. neměly by být opomenuty.

Při předběžném posouzení koridorů územních rezerv neshledal projektant u žádného z koridorů takový střet se zájmy ochrany životního prostředí dle jednotlivých složek, který by vyloučil již v této fázi realizovatelnost záměru, pro nějž byla územní rezerva vymezena.

V rámci aktualizace ZÚR JMK bude zpracováno posouzení vlivů Aktualizace ZÚR JMK na udržitelný rozvoj území. Pro účely tohoto posouzení bude zpracováno vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území, jehož součástí bude také vyhodnocení vlivů na životní prostředí s náležitostí stanovenými v příloze stavebního zákona tj. včetně posouzení kumulativních a synergických vlivů.

K důvodům vymezení D52 a D52/JT a k domnělému zavlékání dopravy do oblasti Brna jsme se již vyjádřili u námitek č. 1 a 2.

K dopravnímu modelování uvádíme, že modelování v Rakousku a v ČR je zřejmě založeno na jiných východiscích a zvyklostech. Za základ pro určení rakouské dopravní prognózy v roce 2020 byla vzata prognóza populace 2021 pro Rakousko dle Rakouské konference o územním plánování. Ve scénáři se vychází z vysoké vnitřní migrace, velkého salda vnější migrace a rostoucí průměrné délky života s vysokou plodností. Model pro ZÚR vychází ze zjištěného stavu intenzit 2010 a dle Technických podmínek MD č.225 výhledovou dopravu stanovuje podle předepsaných koeficientů, které jsou odvozeny z předchozího vývoje intenzit. Nelze bez doložení, které v podání není ani naznačeno, tvrdit, že jeden model je správný a druhý chybný. Pro ZÚR JMK je podstatné, že modely jednotlivých variant pro ZÚR vycházely ze stejných vstupů a tudíž pro hodnocení a srovnání variant jsou naprosto vyhovující.

Podatel spekuluje, že intenzita na hranicích bude 24 tis. vozidel v roce 2035, přičemž se má jednat z převážné části o dálkovou tranzitní dopravu. Zřejmě takovou dopravou nemíní dopravu JMK – Vídeň, ale dopravu krajem tranzitující. Toto tvrzení ale opět nijak nedokazuje.

Dodáváme, že dopravní modelování není primárně o určování „množství“ dopravy, ale o prověřování alternativních návrhů, kdy s využitím simulačních technik může projektant porovnat dopady jednotlivých variant návrhu na okolní prostředí, simulaci dopravních toků na síti nebo k testování nových návrhů v situacích, kdy je nutno ověřit správnost nebo opodstatněnost daného návrhu.

Námítka č. 9, návrh ZÚR JMK představuje neproporcionální zásah do práv obcí v důsledku nedostatečného a nesprávného srovnání variant koncepcí rozvoje dopravní infrastruktury, **se zamítá.**

Odůvodnění:

Ke koncepci Ing. Strnada opětovně uvádíme, že koncepce dopravy v Jihomoravském kraji, uplatněná v ZÚR JMK, navazuje na dlouhodobě sledované zásady a principy rozvoje území a nadřazené dopravní infrastruktury. Koncepční scénář B „Rozvojový – studie Strnad“ byl posuzován v rámci modelování a srovnání s dalšími koncepčními scénáři z dopravního hlediska. Alternativní koncepce Ing. Strnada nemohla být komplexně posuzována v návrhu ZÚR JMK vzhledem k jejímu rozporu s Politikou územního rozvoje ČR. K alternativní dopravní koncepci Ing. Strnad se vyjádřil soud v rozsudku 1 Ao 7/2011 k ZÚR JMK ze dne 21. června 2012 ve kterém v článku [143] uvedl cit.: „Tzv. *alternativní dopravní koncepce Ing. Strnada je v podstatné části založena právě na neexistenci rychlostní komunikace R52 a realizaci spojení Vídně s Brnem přes Břeclav a dále spojení Vídně s Prahou přes Znojmo. Tím se tato koncepce dostává do evidentního rozporu s obsahem PÚR 2008, a proto nemohla v rámci pořizování ZÚR aspirovat na postavení komplexní alternativy řešení koridorů dopravní infrastruktury nadmístního významu. Alternativní koncepce dle návrhu Ing. Strnada je tedy v podmínkách platné politiky územního rozvoje nerealizovatelná. Nelze proto odpůrci vyčítat, že v rámci pořizování ZÚR, zejména ve fázi posuzování vlivů návrhu ZÚR na udržitelný rozvoj území, nepracoval s komplexní alternativou řešení dopravní infrastruktury na území kraje vycházející ze studie Ing. Strnada.*“

Platná Aktualizace č. 1 PÚR ČR, kterou vláda ČR schválila usnesením č. 276 ze dne 15. dubna 2015, potvrdila koncepci obsaženou v návrhu ZÚR JMK zpřesněním vymezení kapacitní silnice R43 a R55. Záměry dálnice D52 a D52/JT byly v dokumentaci SEA hodnoceny se závěrem, že využití koridorů je možné, neboli nebyla prokázána jejich neproveditelnost. K transevropskému koridoru podrobněji viz podrobněji u vyhodnocení námitek č. 1 a 2.

Zmíněné studie MUDr. Volfa a RNDr. Kostkana se zabývají porovnáním dopravních koncepcí pro Jihomoravský kraj (oficiální koncepce ZÚR JMK 2011 a alternativní koncepce Ing. Strnada 2012) z hlediska vlivů na veřejné

zdraví a životní prostředí. Vzhledem k tomu, že alternativní koncepce Ing. Strnada nemohla být v návrhu ZÚR JMK zohledněna jako celek pro její rozpor s PÚR, není namístě ani porovnávání dopravní koncepce ZÚR JMK 2011 a tzv. alternativní koncepce Ing. Strnada 2012.

K námitce, že ZÚR JMK nebere v úvahu ekonomické aspekty obou koncepčních variant, uvádíme, že koncepce silniční dopravy a infrastruktury, navrhovaná v návrhu ZÚR JMK, je výsledkem komplexního posouzení potenciálu území a zhodnocení koncepčních scénářů uspořádání silniční sítě v Jihomoravském kraji, včetně zhodnocení výhledového zatížení silniční sítě jednotlivých koncepčních scénářů (tzv. modelování). Pro tyto účely KrÚ JMK v roce 2014 pořídil dokumentaci „Zhodnocení potenciálu území a modelových stavů silniční sítě Jihomoravského kraje“ – etapy A, B, C (Urbanismus, architektura, design – studio, s. r. o., PK Ossendorf, s. r. o.; 2014), která prověřila dopravní potřebnost jednotlivých záměrů navrhovaných v návrhu ZÚR JMK. K neposouzení ekonomické výhodnosti uvádíme, že úkolem zásad územního rozvoje je návrh koncepčního řešení, které optimalizuje územní rozvoj z hlediska příznivého životního prostředí, hospodářského rozvoje a soudržnosti společenství obyvatel (tři pilíře udržitelného rozvoje). Návrh ZÚR JMK je posouzen z hlediska jejich vlivů na udržitelný rozvoj území komplexně i s posouzením všech pilířů (viz Vyhodnocení vlivů ZÚR JMK na udržitelný rozvoj území, Oddíl E a F).

V případě chápání ekonomické výhodnosti jako finančního rámce koncepce se touto otázkou zabýval soud v rozsudku 1 Ao 7/2011 k ZÚR JMK ze dne 21. června 2012, ve kterém v článcích [211] a [212] uvedl cit.: „[211] Dále je nutno uvést, že příloha č. 5 k vyhlášce č. 500/2006 Sb., která závazně stanoví obsah vyhodnocení vlivů ZÚR na udržitelný rozvoj území, neukládá zpracovateli vyhodnocení vytvořit finanční rámec nezbytný k provedení koncepce, tedy kvalifikovaně odhadnout výši nákladů. Ostatně zásady územního rozvoje jsou v tomto ohledu natolik obecným stupněm územněplánovací dokumentace, že jen stěží lze s větší přesností kvantifikovat náklady na realizaci dopravních koridorů, to je možné až v navazujících fázích územního plánování a především ve fázi rozhodování v území.

[212] Povinnost zpracovat finanční rámec realizace konceptu pak neplyne ani z § 19 odst. 1 písm. j) stavebního zákona, dle něhož je jedním z úkolů územního plánování prověřovat a vytvářet v území podmínky pro hospodárné vynakládání prostředků z veřejných rozpočtů na změny v území. Z tohoto ustanovení nelze dovozovat povinnost vyhodnotit finanční nároky na realizaci jednotlivých variant dopravních koridorů. Uvedené ustanovení je třeba chápat jako požadavek na uspořádání jednotlivých záměrů v území tak, aby vynaložení finančních prostředků ne jejich provedení bylo účelné a vedlo k maximální možné účinnosti na řešené problémy. Finanční nákladnost variant samozřejmě může být jedním z kritérií pro výběr výsledné varianty dopravního koridoru, a to vedle kritérií environmentálních a kritéria dopravní účinnosti a dalších. Finanční kritérium by mělo nalézt odraz především při formulování stanoviska Ministerstva dopravy k návrhu ZÚR, naproti tomu pro pořizovatele ZÚR není toto kritérium určující. K tomu je třeba uvést, že pořizovatel ZÚR je investorem pouze méně významných dopravních staveb, nikoliv těch nejvýznamnějších (dálnice, rychlostní silnice), jejichž investorem je stát prostřednictvím státního rozpočtu.“

K chybnému vyhodnocení otázky souladu návrhu ZÚR JMK s PÚR upřesňujeme, že závěr o rozporu koncepce Ing. Strnada se závaznou PÚR učinil NSS v rozsudku ZÚR JMK z roku 2011 viz citace z rozsudku výše.

To, že záměry z PÚR nebyly do návrhu ZÚR JMK automaticky převzaty bez dalšího hodnocení jejich dopadů či zvažování možných variant dokládá jak grafická část, tak textová část ZÚR JMK a v neposlední řadě také Vyhodnocení vlivů ZÚR JMK na udržitelný rozvoj území.

K údajnému rozporu s požadavky právních norem s ohledem na zatížení území jsme se již vyjádřili v rámci vyhodnocení předchozích bodů podání.

K výhradám vůči aktualizaci PÚR ČR konstatujeme, že Aktualizace č. 1 PÚR ČR je platným dokumentem, který je pořizovatel povinen respektovat, jak mu ukládá stavební zákon v § 31 odst. 4 (cit.: „Politika územního rozvoje je závazná pro pořizování a vydávání zásad územního rozvoje, územních plánů, regulačních plánů a pro rozhodování v území“).

Námitka č. 10, vymezení podstatné části dálnice D43 formou územních rezerv není akceptovatelné, **se zamítá.**

Odůvodnění:

Řešení ZÚR JMK obsahuje pro jednotlivé záměry v rozsahu celého kraje jak úseky návrhové, tak úseky vymezené formou územních rezerv, včetně stanovené podmínky zpracování územní studie jako podkladu pro rozhodování o variantách. Toto řešení je řešením kompletním a je v souladu se stavebním zákonem a jeho prováděcími předpisy. Stanovení podmínky územní studie na složitě území okolí města Brna je zvoleno proto,

aby nástroji územního plánování bylo umožněno podrobnější prověření u dopravních záměrů v předmětném území, pro které bude zpracována také hluková a rozptylová studie. Tímto pořizovatel ZÚR předchází vymezování variant záměrů, které by mohly být vyhodnoceny jako nerealizovatelné, resp. (veřejnoprávně) neproveditelné.

Pořizovatel ZÚR JMK proto nesouhlasí s názorem, že ve vztahu k dálnici D43 dochází k „odkládání vymezení celého koridoru dálnice D43.“ Pořizovatel pouze využívá ve prospěch kvality budoucího řešení relevantní nástroje územního plánování, a to s ohledem na komplikovanost centrálního území kraje a potřebnost prověření záměrů, které se v něm kumulují, v podrobnějším měřítku. Výsledky územní studie budou podkladem pro výběr výsledné varianty i vymezení koridoru D43 jako veřejně prospěšné stavby v aktualizaci ZÚR JMK. Požadavku na definitivní vymezení koridoru dálnice D43 lze zodpovědně vyhovět až na základě podrobného prověření všech vazeb a souvislostí v území, které umožní kvalifikované a dostatečně podložené rozhodnutí o výběru variant záměrů dálniční a silniční sítě. Upřednostnění některé z variant záměrů nebo i jejich dílčích částí v současné fázi, by bylo v daném kontextu neodůvodnitelné a mohlo by ve svém důsledku vést i k blokaci řešení, které vzejde z podrobnějšího prověřování jako optimální.

K trasování dálnice D43 (rychlostní silnice R43) uvádíme, že koncepce dopravy v Jihomoravském kraji, uplatněná v ZÚR JMK, navazuje na dlouhodobě sledované zásady a principy rozvoje území včetně nadřazené dopravní infrastruktury. Aktuálně zohledňuje a zpracovává strategie a principy platných oborových dokumentů schválených vládou ČR, především Dopravní politiku České republiky pro období 2014 – 2020 s výhledem do roku 2050 (Usnesení vlády ČR č. 449/2013 Sb.), Dopravní sektorovou strategii, 2. fázi (Usnesení vlády ČR č. 850/2013 Sb.) a dále Politiku územního rozvoje.

V Dopravní politice České republiky je k problematice urychlení přípravy staveb uvedeno: „... dopravní infrastruktura přináší občanům pozitiva, avšak projekty mohou být teoreticky realizovány ve více variantách, které se liší náklady, délkou přípravy záměru, územní prostupností a svými negativními vlivy na životní prostředí, zejména pak na životní podmínky občanů žijících v blízkosti nové infrastruktury. Zároveň návrh projektů může naopak usnadnit životní podmínky obyvatel na jiném místě. Dopravní infrastruktura je nákladná a dlouhodobá investice, a proto posouzení jednotlivých variant včetně hodnocení vlivu na životní prostředí musí být důkladné a s účastí veřejnosti. Celý proces je vždy velmi náročný a může probíhat jen za předpokladu konstruktivního přístupu všech stran.“

V rámci Dopravní sektorové strategie je chybějící úsek silnice R43 Brno – Staré Město identifikován jako nedostatek jednak z hlediska kompletnosti sítě TEN-T, jednak z hlediska dobudování plánované sítě dálnic a rychlostních silnic. Je zde však také uvedeno, že „s ohledem na prioritizaci opatření, výsledky ekonomického hodnocení, dostupné finanční zdroje a složitost povolovacích procesů nebude v horizontu do roku 2030 zřejmě možné dostavět rychlostní silnici R43 v úseku Svitávka – Staré Město“.

Dále z Dopravní sektorové strategie citujeme: „**R43 Troubsko – Staré Město** (cluster CS025P Troubsko – Kuřim, projekt S165; CS4199aN Kuřim – Svitávka, projekt S322; CS199bN Svitávka – Staré Město, projekt S321): Ve vztahu k těmto clusterům, resp. projektům, je třeba primárně zajistit jejich nezpochybnitelnou územní stabilizaci v Zásadách územního rozvoje Jihomoravského kraje. V severní části na území Pardubického kraje je trasa územně stabilizována. Poté je třeba v rámci územně definovaných koridorů provést hodnocení konkrétního trasování v rámci procesu EIA. Souhlasné stanovisko MŽP v rámci procesu EIA bylo prozatím vydáno pouze ve vztahu k projektu S322 (Kuřim – Svitávka). S ohledem na očekávatelné komplikace v průběhu investorské přípravy těchto projektů a s ohledem na výsledky hodnocení předmětných clusterů v knize 8 není počítáno s realizací těchto projektů v období 2014 – 2020. V rámci přípravných prací je třeba volit obhajitelné technicko-ekonomické řešení celého tahu.“ Dále se zde uvádí, že „.... R43 v současné době nemůže plnit roli projektu pro zvýšení absorpční kapacity finančních prostředků, neboť není dostatečně investorsky připravena. Z uvedeného důvodu jsou pro zvýšení absorpční kapacity sledovány jiné připravenější projekty, byť jejich důležitost v rámci systému byla shledána jako nižší než potřeba nové stopy silniční komunikace mezi D1 a I/35 (R35).“

Výše uvedené časové horizonty a jejich odůvodnění prokazují, že možnost čerpání dotací z „Operačního programu Doprava 2014-2020“ pro záměr R43 (dle současné právní úpravy dálnice D43) není determinována pouze postupem zvoleným v ZÚR JMK (prověření dopravní sítě cestou územní studie), ale roli zde hrají další významné faktory mimo oblast územního plánování, které možnost využití programu (v němž výdaje na projekty musí být vynaloženy nejpozději do 31.12.2023) z časových důvodů prakticky vylučují.

K obchvatu města Kuřimi podotýkáme, že v otázce výhodnosti (resp. přijatelnosti) jedné či druhé varianty jsou postoje (nejen) ze strany samotných obyvatel města Kuřimi i jeho vedení výrazně protichůdné. Ani ZÚR JMK

vzhledem k malé podrobnosti zpracování nemohou z důvodu velké provázanosti dopravních záměrů a složitosti jádrového území kraje dát na tuto otázku jednoznačnou odpověď. Oblast města Kuřimi a jeho okolí je proto součástí plochy, ve které ZÚR JMK ukládají zpracování územní studie. Jedním z definovaných problémových okruhů, na jejichž zpracování se má v územní studii soustředit zvláštní pozornost, je „*prověřit napojení severní části Brna ve směru od Kuřimi a dálnice D43 do prostoru České (I/43) s ohledem na varianty D43 a varianty obchvatu Kuřimi s dopady do komunikačního systému města Brna ...*“

K odlišnému přístupu k „vymezování D43 v současnosti oproti roku 2011 uvádíme: JMK v souladu se stavebním zákonem zahájil v roce 2007 pořizování ZÚR, které v roce 2011 vydal. Po vydání zrušujícího rozsudku NSS v roce 2012 JMK neprodleně zahájil pořizování nových ZÚR JMK. NSS nezpochybnil koncepci ZÚR JMK, ale uvedl nový náhled na posouzení kumulativních a synergických vlivů v procesu SEA. Do rozhodnutí soudu probíhalo hodnocení SEA v ZÚR v ostatních krajích obdobně, proto JMK nepředpokládal nedostatky v dokumentaci; tento předpoklad byl potvrzen i souhlasným stanoviskem SEA k následně zrušeným ZÚR JMK. Nejvyšší správní soud tak svým rozsudkem k ZÚR JMK vyslovil jiný právní názor, než jaký do té doby státní správa zastávala.

JMK si je vědom důsledku rozsudku soudu a složitosti posuzování kumulativních a synergických vlivů. Součástí dokumentace Vyhodnocení vlivů ZÚR JMK na životní prostředí (dokumentace SEA) je proto „Metodické vysvětlení“ (Příloha č. 1), kde je popsáno metodické vysvětlení zpracování jednotlivých kapitol dokumentace, v opodstatněných případech jsou popsány úvahy, které zpracovatele vedly ke zvolenému způsobu zpracování vyhodnocení. Dokumentací SEA se podrobně zabývalo MŽP ve stanovisku SEA ze dne 05.01.2016, k vyhodnocení nemělo z hlediska zvoleného metodického přístupu výhrady.

Co se týče možnosti rozhodnutí o výběru variant v rámci současně zpracovaných ZÚR JMK, je třeba vzít v úvahu skutečnost, že do procesu pořizování nových ZÚR JMK také výrazně zasáhla novela stavebního zákona (účinná od 01. 01.2013), která omezila podrobnost řešení příslušející jednotlivým druhům ÚPD. V rámci ZÚR JMK není možné dosáhnout takové úrovně znalostí o území, záměrech a jejich kumulovaných a synergických vlivech, která je potřebná k dostatečně kvalifikovanému a podloženému rozhodnutí o variantách.

Podkladem pro aktualizaci ZÚR JMK a invariantní vymezení zásadních infrastrukturních záměrů dálniční a silniční sítě v jádrovém území rozvojové oblasti Brno jako veřejně prospěšné stavby s předpokladem možného zahájení jejich projektové a realizační přípravy bude výsledek územní studie.

Varianty D43 v jádrovém území rozvojové oblasti OB3 Brno s napojením na dálnici D1 jsou z důvodů především složitosti územních podmínek příměstského prostoru, vysokých nároků na dopravu generovaných potřebami krajského města a druhé největší metropole v České republice dlouhodobě prověřovány a zkoumány. Varianta „Optimalizovaná“ v úseku Černá Hora – Kuřim – dálnice D1 je pouze jednou z možných variant, která v úseku Kuřim – D1 představuje maximální oddálení dálnice do stopy Boskovické brázdy. Vedení D43 Boskovickou brázdou skýtá oproti poloze Bystrcké relativně snazší územní průchodnost.

Rozhodnutí o výsledné variantě však musí respektovat i jiné požadavky a podmínky, zejména pak dopravně inženýrské včetně přepravní využitelnosti a dopravní účinnosti dané komunikace. Z hlediska dopravní účinnosti, kdy cca 82% dopravy ve směru sever – jih představuje doprava zdrojová a cílová vázaná na město Brno a jeho příměstské části, je D43 v takto oddálené poloze využitelná pouze částečně. Z výsledků modelování dopravy a prognózy dopravy se ukazuje, že pro výhledovou intenzitu dopravy ve stopě Boskovickou brázdou by z hlediska kapacity postačovala komunikace v kategorii silnice I. třídy, přičemž by zásadně vzrostly nároky na kapacitní silniční infrastrukturu pro zdrojovou a cílovou dopravu v poloze blíže k Brnu.

Co se týče názoru, že MŽP ve stanovisku SEA překročilo své kompetence, jedná se o názor podatele. V požadavcích stanoviska MŽP se ukládá: „... vymezit koridor pro záměr D43 jako ucelený komplex staveb, prověřených na základě zadané územní studie. Koridor pro záměr D43 v úseku Kuřim – Lysice může být v ZÚR JMK vymezen nejdříve po dořešení trasování koridoru pro záměr D43 v úseku D1 – Kuřim, neboť výběr jedné z variant prvně uvedeného úseku předjímá řešení návaznosti záměru jižně od Kuřimi. Řešením tak může být převedení obou úseků záměru do územní rezervy v rámci aktuálních zásad a následně jejich zahrnutí do návrhové urychleně zpracované aktualizace ZÚR JMK...“. Z uvedeného textu je zřejmé, že MŽP nemělo námitky proti tomu, že některé úseky jsou v ZÚR JMK vymezeny formou návrhového koridoru a jiné formou územní rezervy. MŽP ve stanovisku pouze akcentovalo vzájemnou determinaci úseku Kuřim – Lysice a úseku jižně od Kuřimi a navrholo způsob řešení. Řešení navržené MŽP, tj. „převedení obou úseků záměru do územní rezervy v rámci aktuálních zásad“ bylo zapracováno do ZÚR JMK. Oba úseky jsou současně zahrnuty v rozsahu územní studie, jejíž zpracování je uloženo Návrhem ZÚR JMK

Negativní dopady stávající silnice na I/43 na životní podmínky v obcích, kterými prochází, jsou

nezpochybnitelné. Situace však, jak plyne z výše uvedeného, nemůže být řešena separátně, ale v rámci celkového uspořádání dálniční a silniční sítě v jádrovém území OB3 metropolitní rozvojové oblasti Brno a především ve vazbě na navrhovanou dálnici D43. I přes naléhavost však není možné řešení „urychlit“ nedostatečně podloženým výběrem některé z variant.

Co se týče údajného rozporu s cíli a úkoly územního plánování, podatel nespecifikuje, který konkrétní úkol či cíl územního plánování má na mysli. Odkazujeme se tedy stejně jako podatel na vyjádření k obdobným tvrzením uvedeným výše.

Námítka č. 11, koridor dálnice D43 je chybně rozdělen na nelogické a samostatně neprovozovatelné úseky, se zamítá.

Odůvodnění:

Jak jsme již uvedli výše, řešení ZÚR JMK obsahuje pro jednotlivé záměry v rozsahu celého kraje jak úseky návrhové, tak úseky vymezené formou územních rezerv, včetně stanovené podmínky zpracování územní studie jako podkladu pro rozhodování o variantách což platí i pro vymezení koridorů dálnice D43. Toto řešení je řešením kompletním a je v souladu se stavebním zákonem a jeho prováděcími předpisy.

K vyslovenému názoru o „nelogičnosti“ a „neprovozovatelnosti“ samostatných úseků dálnice D43 pořizovatel podotýká, že členění dálnice (resp. i dalších záměrů řešených v ZÚR JMK) na úseky zvolené pro účely zpracování ZÚR JMK a posouzení jejich vlivů na životní prostředí nelze ztotožňovat s případným budoucím členěním na realizační etapy (úseky) ve fázi podrobné projektové přípravy a vlastní realizace dálnice zaměřovat, kdy bude již na místě řešení návaznosti a provozní funkčnosti („provozovatelnosti“) jednotlivých etap.

Možností vymezení jednotlivých koridorů a jejich dílčích úseků v ZÚR se zabýval rozsudek Nejvyššího správního soudu č. 1 Ao 7/2011-526 k ZÚR JMK ze dne 21. června 2012, a to v souvislosti s posouzením vlivů ZÚR na životní prostředí. V článku [218] rozsudku soud uvedl cit.: „Navrhovatelé mají pravdu v tom, že posouzení vlivů ZÚR na životní prostředí je založeno na hodnocení jednotlivých koridorů (event. jejich dílčích úseků). Soud v tom však nespátňuje rozpor se zákonem. Ba naopak považuje takový postup za jediný možný, neboť pouze takto lze relativně podrobně posoudit vlivy jednotlivých záměrů, pro jejichž realizaci stanoví ZÚR předpoklady, a učinit rozhodnutí o výběru varianty. Posouzení musí být zaměřeno na vlivy všech ploch a koridorů obsažených v návrhu ZÚR, včetně jejich vzájemného ovlivňování. Koncepti jako celek lze totiž považovat za souhrn jednotlivých ploch a koridorů v jejich vzájemných souvislostech a interakci“.

K rozdělení koridoru D43 na úseky uvádíme následující:

Dálnice D43 je konkretizací záměru silničního propojení dálnice D1 a dálnice D35, který je ze své podstaty rozdělen již členěním České republiky dle krajů, další členění na úseky v rámci území Jihomoravského kraje pak logicky vychází z návazností na dopravní síť celého kraje, ze stupně podrobnosti existujících územně plánovacích podkladů a jiných dokumentů (např. hodnocení EIA), z existence variant a dalších okolností, jak je popsáno dále.

Dílčí úseky D43 vymezené v ZÚR JMK jako veřejně prospěšné stavby (tj. úseky návrhové) představují logické a samostatné stavby, které lze etapově realizovat a vhodně dočasně napojit na stávající úseky I/43. Úsek Lysice – Sebranice (DS02) může být ve směru na Pardubický kraj dočasně napojen na stávající I/43 (MÚK Sebranice – směr Svitavy). Ve směru na Brno bude přes navrhovanou MÚK Lysice napojen prostřednictvím silnice II/376 na stávající silnici I/43. Tento dílčí úsek dálnice D43 přispěje ke zvýšení plynulosti a bezpečnost dopravy v etapově realizovaném úseku a napomůže alespoň částečně zkvalitnění dopravy ve vztahu Boskovice/Svitávka – Lysice/Černá Hora – (Brno).

Úsek Sebranice – Velké Opatovice – hranice kraje je navržený v ZÚR JMK jako veřejně prospěšná stavba. Jeho realizace je podmíněná realizační koordinací s plánovanou D43 navazující na hranici s Pardubickým krajem ve směru na Moravskou Třebovou s napojením na dálnici D35.

Vedení dálnice D43 ve směru na Velké Opatovice a Moravskou Třebovou je plně v souladu s Aktualizací č. 1 PÚR ČR. Vedení D43 mezi dálnicemi D1 a D35 bylo na základě úkolu z PÚR ČR 2008 (zodpovědné orgány MD, MŽP a kraje Jihomoravský a Pardubický) prověřováno ve dvou základních variantách s napojovacími místy v prostoru Svitav a v prostoru Moravské Třebové. Zpracovaná dokumentace jednoznačně odmítla vedení dálnice D43 ve směru na Svitavy, a to především z důvodů rizika narušení vodních zdrojů Březovského vodovodu, který je zdrojem pitné vody pro krajské město Brno. Zodpovědné orgány tak jednoznačně potvrdily výslednou polohu vedení D43 s napojením na D35 v prostoru Moravské Třebové. Tomu odpovídá i vedení D43 v úseku Sebranice

– hranice kraje přes prostor Velkých Opatovic (tedy dle připomínky „na Jevíčko“).

V podání je napadána dohoda ministerstev o výsledném trasování silnice R43 (dálnice D43) na Moravskou Třebovou a vypuštění směru na Svitavy. Vzhledem k tomu, že toto řešení bylo zakotveno v PÚR ČR její Aktualizací č. 1, lze další polemiku na toto téma na úrovni ZÚR JMK považovat za irelevantní, stejně tak i požadavek na další prověřování, vyhodnocování a projednávání variant trasování ve směru na Svitavy v rámci ZÚR JMK. Takový postup by byl protizákonný, neboť Aktualizace č. 1 PÚR ČR je platným dokumentem, který je pořizovatel povinen respektovat, jak mu ukládá stavební zákon v § 31 odst. 4 (cit.: „Politika územního rozvoje je závazná pro pořizování a vydávání zásad územního rozvoje, územních plánů, regulačních plánů a pro rozhodování v území“).

D43 v úseku Kuřim – Lysice je vymezena jako územní rezerva a to především proto, aby bylo minimalizováno případné riziko, že bude realizována D43 ve směru od severu až po Kuřim dříve, než bude realizován navazující úsek Kuřim – dálnice D1 (viz výše k požadavku MŽP). To by znamenalo zavedení dopravy v prostoru Kuřimi na stávající kapacitně nevyhovující silnici I/43 s průchodem Brnem přes VMO a vnitroměstské komunikace. Taková situace by zcela paralyzovala celý silniční a komunikační systém Brna a okolí a znamenala by zásadní zhoršení podmínek životního prostředí a lidského zdraví.

V podání napadanou hranici mezi územními rezervami a „definitivně“ navrhovaným koridorem dálnice D43 v oblasti Lysic tvoří zcela logicky plocha pro mimoúrovňovou křižovatku Lysice, jejíž poloha byla upřesněna při zpracování studie „Rychlostní silnice R43 Kuřim – Svitávka“ (HBH Projekt, s. r. o., 2012). V této křižovatce se setkává od jihu přicházející koridor pro variantní územní rezervy (které se ke konci úseku dostávají do společné stopy) s invariantním návrhovým koridorem D43 pokračujícím severním směrem.

Dálnici D43 není možné ukončit u Skalice nad Svitavou ve smyslu návrhu prezentovaného ve studii ing. Kalčíka z roku 2015, na kterou se podání odkazuje. Takové řešení je z hlediska ZÚR JMK neakceptovatelné, neboť by znamenalo rozpor s Aktualizací č. 1 PÚR ČR. V PÚR ČR je stanoveno (souvislé) vymezení silnice R43 v rozsahu Brno – Moravská Třebová jako provázání silničních tahů D1 a R35, není tedy možné navrhovat částečné převedení její funkce (severně od Skalice nad Svitavou) na silnice nižších kategorií. Směr na Svitavy byl z PÚR ČR vypuštěn její Aktualizací č. 1 a nemůže tedy být již dále sledován (viz výše).. Záměr D43 by současně nebyl koordinován s navazujícím úsekem v Pardubickém kraji dle ZÚR Pardubického kraje vydaných dne 29.04.2010. Oprávněnost vedení varianty rychlostní silnice R43 směrem na Moravskou Třebovou v ZÚR Pardubického kraje přitom potvrdil Nejvyšší správní soud rozsudkem č. 8 Ao 5/2010-149 ze dne 24. února 2011.

Námítka č. 12, vymezení územní rezervy pro dálnici D43 ve variantě „Bystrcké“ a „Německé“ je nesprávné, **se zamítá.**

Odůvodnění:

Vyslovený názor, že „realizace dálnice v této trase není možná“, je subjektivním názorem podatele, se kterým nelze souhlasit. Důvody uvedené v podání akcentují ve vztahu k trasování rychlostní dálnice D43) hledisko ochrany obyvatel (nadlimitního zatížení území vyjmenovaných obcí a městských částí Brna), ochrany přírodních hodnot území (chráněných území přírody) a problematiku průchodnosti územím z hlediska ochrany zastavěných území obcí. Je však nezbytné vzít v potaz, že kritéria pro plánování dopravních tras jsou multidisciplinárního charakteru, zváženy a zohledněny musí být nejrůznější aspekty, nejen negativní vlivy na obyvatelstvo, ale v neposlední řadě také přepravní účinnost a vlivy na různé složky životního prostředí, které je třeba posoudit v širších souvislostech. Při malé podrobnosti, kterou umožňuje měřítko ZÚR JMK, není možné porovnat uvedené parametry na potřebné úrovni.

V Dopravní politice České republiky pro období 2014 –2020 s výhledem do roku 2050 (Usnesení vlády ČR č. 449/2013 Sb.) je zcela případně konstatováno, že „... *dopravní infrastruktura přináší občanům pozitiva, avšak projekty mohou být teoreticky realizovány ve více variantách, které se liší náklady, délkou přípravy záměru, územní prostupností a svými negativními vlivy na životní prostředí, zejména pak na životní podmínky občanů žijících v blízkosti nové infrastruktury. Zároveň návrh projektů může naopak usnadnit životní podmínky obyvatel na jiném místě. Dopravní infrastruktura je nákladná a dlouhodobá investice, a proto posouzení jednotlivých variant včetně hodnocení vlivu na životní prostředí musí být důkladné a s účastí veřejnosti. Celý proces je vždy velmi náročný a může probíhat jen za předpokladu konstruktivního přístupu všech stran.*“

Jak je mj. uvedeno v odůvodnění připomínky, územní rezervy se z hlediska vlivů na životní prostředí ani dopadů na veřejné zdraví neposuzují (§ 36 odst. 1 stavebního zákona), neboť účelem územní rezervy je chránit území pro záměr, který nelze bez prověření potřeby realizace a jeho plošných nároků umístit do území. Na základě

principu předběžné opatrnosti je však ve Vyhodnocení vlivů ZÚR JMK na udržitelný rozvoj území (v příloze č. 3 „Informativní údaje k územním rezervám“) popsána problematika, které musí být při prověřování možností budoucího využití pro daný účel a při upřesnění vymezení koridoru věnována zvýšená pozornost. Účelem informativního přehledu je upozornit na skutečnosti, kterým je nutné při budoucím prověřování věnovat pozornost, tj. neměly by být opomenuty.

Při předběžném posouzení koridorů územních rezerv neshledal projektant u žádného z koridorů takový střet se zájmy ochrany životního prostředí dle jednotlivých složek, který by vyloučil již v této fázi realizovatelnost záměru, pro nějž byla územní rezerva vymezena.

V informativním přehledu je mj. zahrnuta oblast „Biologická rozmanitost, fauna, flóra“, kde jsou u každého hodnoceného úseku uvedeny i příslušné evropsky významné lokality, přírodní památky a další chráněná území včetně těch jmenovaných v podání. V upozornění SEA koridoru pro územní rezervu RDS34-A (dálnice D43 v úseku Kuřim – Lysice; varianta „Německá“) je uvedeno, že při dalším prověřování možnosti využití vymezeného koridoru je nutné věnovat pozornost (kromě dalšího) – minimalizaci vlivů na zvláště (přírodní památky Krkatá Bába, Malhostovické kopečky, Čtvrťky za Bořím a Zlobice) a lokality soustavy NATURA 2000 (EVL Malhostovické kopečky, EVL Zlobice), a dále optimalizaci trasy v rámci koridoru s cílem minimalizace dopadů na obytnou zástavbu, zajistit splnění hlukových limitů. Obdobně jsou akcentována hlediska minimalizace dopadů na zdraví obyvatel, na chráněná území přírody apod. v upozornění SEA k ostatním koridorům vymezeným formou územních rezerv

Způsob respektování chráněných území (jmenovaných v podání) v koridoru územní rezervy RDS34-A v návrhu ZÚR JMK je popsán v textové části odůvodnění, z níž citujeme: „Koridor vychází z MÚK Kuřim, prochází mezi obcemi Drásov a Malhostovice. V prostoru bezprostředně souvisejícím s EVL Malhostovické kopečky je na základě stanoviska MŽP k posouzení vlivů provedení záměru na životní prostředí podle § 10 zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí a v souladu s návrhem studie „Rychlostní silnice R43 Kuřim – Svitávka“ (HBH Projekt, s. r. o., 2012) veden v oddálené poloze od EVL Malhostovické kopečky. Koridor přechází přes přírodní památku Krkatá Bába, v projektové dokumentaci je tento úsek technicky řešen estakádou nad přírodní památkou s vyloučením potenciálního střetu. Dále koridor východně míjí obec Žernovník, ve východní poloze se vyhýbá přírodní památce Čtvrťky za Bořím a končí mimoúrovňovou křižovatkou MÚK Lysice.

Varianty územní rezervy D43 ve variantě „Německé a „Optimalizované MŽP“ budou mimo jiné předmětem podrobného prověřování v rámci „Územní studie nadřazené dálniční a silniční sítě v jádrovém území OB3 Metropolitní rozvojové oblasti Brno“, uložené ZÚR JMK. Tato územní studie v podrobnějším měřítku prověří a upřesní i návrh koridoru pro D43 včetně všech souvisejících staveb s ohledem na možné varianty vedení, realizovatelnost technického řešení i požadavky ochrany životního prostředí a lidského zdraví. Výsledky územní studie budou podkladem pro výběr výsledné varianty D43 a upřesnění koridoru jako veřejně prospěšné stavby v aktualizaci ZÚR JMK.

Úkolem uvedené územní studie (viz rámcový obsah územní studie v bodě 438 textové části I. návrhu ZÚR JMK) je *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. Při prověřování má územní studie mj. zohlednit strukturu osídlení a limity využití území včetně zastavěných území, prověřovaná řešení směřovat k dopravní účinnosti řešení, minimalizaci negativních vlivů na obyvatelstvo, lidské zdraví a životní prostředí, na přírodu, krajinu a krajinný ráz území.*

V podání je namítána údajná neprůchodnost územím ve vztahu k blízkosti zástavby některých obcí. K tomu uvádíme, že varianta Německá je v kontaktu s obytnou zástavbou v lokalitách Malhostovice – Drásov, Všechnovice – Skalička a Malá Lhota, varianta Optimalizovaná MŽP pak v lokalitách Lažany, Újezd u Černé Hory a Malá Lhota (lokálně). Vzdálenosti komunikace od nejbližší zástavby budou v obou variantách silně záviset na poloze trasy v rámci vymezeného koridoru. Větší vlivy u nejbližší zástavby byly jednoznačně identifikovány u varianty Německé, na druhou stranu její celkový průchod kolem zástavby je kratší (jde „napříč“ vůči obcím), zatímco varianta Optimalizovaná MŽP obchází Lažany, Újezd a Lipůvku v delších úsecích.

Podotýkáme, že do mapových podkladů se zanáší až zkolaudované objekty, proto lokality se rozestavěnými či dokončenými, avšak nezkolaudovanými domy nejsou do mapových podkladů zaneseny. Při zpracování územní studie budou použity aktuální mapové podklady v podrobnějším měřítku, zohledněna pak může být aktuální

situace v území.

Ve vztahu k možnosti překračování zákonných hygienických limitů lze dodat, že hlediska ochrany veřejného zdraví nelze při realizaci záměru připustit nesplnění požadavku právních předpisů na úseku ochrany veřejného zdraví, a to s přihlédnutím k závěrům posouzení vlivu na životní prostředí a veřejné zdraví v rámci řízení dle ustanovení § 4 až § 10 zákona č. 100/2001 Sb.. Základním předpokladem souhlasu orgánu ochrany veřejného zdraví v předrealizačních fázích (resp. v rámci schvalovacích řízení pro konkrétní záměry) je předložení důkazů o reálném předpokladu dodržení požadavku stanovených právními předpisy na úseku ochrany veřejného zdraví.

K zákonným limitům znečištění ovzduší Nejvyšší správní soud v rozsudku 1 Ao 7/2011 – 526 ze dne 21. června 2012 (rozsudek k ZÚR JMK) v článku (102) uvádí, že cit.: „posuzování imisních limitů znečištění ovzduší a nejvyšších přípustných hodnot hluku stanovených příslušnými prováděcími předpisy má své místo v územním řízení, v rámci realizace konkrétního záměru. NSS dále „územní řízení označuje za jeden z nejdůležitějších momentů, v němž se velmi rigorózně (prostřednictvím závazných veřejnoprávních limitů) projevuje princip přípustné míry znečišťování životního prostředí, podle něž území nesmí být zatěžováno lidskou činností nad míru únosného zatížení.“

Námítka č. 13, vlivy dálnice D43 na životní prostředí a veřejné zdraví jsou vyhodnoceny nesprávně, **se zamítá.**

Odůvodnění:

Požizovatel ZÚR JMK nesouhlasí s tvrzením, že vlivy záměru dálnice D43 na životní prostředí a veřejné zdraví jsou vyhodnoceny chybně. Vzhledem k tomu, že tvrzení je konkrétně vztaženo k působení kumulativních vlivů úseků D43, které jsou vymezeny jako územní rezerva, a dalších dopravních staveb, uvádíme ve věci následující:

Dokumentace Vyhodnocení vlivů ZÚR JMK na životní prostředí (dokumentace SEA) obsahuje hodnocení jednotlivých navrhovaných záměrů (viz. příloha č. 2) a hodnocení koncepce ZÚR JMK jako celku, a to v kapitole 6.9. „Souhrnné vyhodnocení vlivů ploch a koridorů na sledované složky životního prostředí“. Pro celou koncepci jsou navržena opatření pro předcházení, snížení nebo kompenzaci všech zjištěných nebo předpokládaných závažných záporných vlivů na životní prostředí v kapitole 8 dokumentace SEA. Součástí vyhodnocení je rovněž vyhodnocení vlivů sekundárních, kumulativních, synergických, krátkodobých, střednědobých a dlouhodobých, trvalých a přechodných, kladných a záporných viz příloha č. 2 dokumentace SEA. Správnost „Vyhodnocení vlivů ZÚR JMK na životní prostředí“ (tzv. SEA) je garantována zpracováním autorizovanou osobou projektanta.

Dokumentací SEA se podrobně zabývalo MŽP, což dokládá obsah souhlasného stanoviska SEA, ve kterém je popsán průběh posuzování, popis posuzování a závěr posuzování. V závěru posuzování je uvedeno, cit.: „ZÚR JMK v předloženém rozsahu lze po provedeném procesu SEA včetně mezistátního posuzování vlivů na životní prostředí hodnotit z hlediska možných negativních vlivů na životní prostředí a veřejné zdraví jako přijatelné. Plochy a koridory vymezené v ZÚR JMK nemají významně negativní vliv na evropsky významné lokality (EVL) a ptačí oblasti (PO). Potenciálně negativní vlivy na životní prostředí a veřejné zdraví budou vyloučeny či minimalizovány provedením opatření obsažených v požadavcích tohoto stanoviska...“

K možnosti posuzování z hlediska vlivů na životní prostředí v případě záměrů vymezených formou územních rezerv (jako je např. dálnice D43 v některých úsecích) jsme uvedli informace výše (např. k námitce č. 12). Takto vymezené úseky dálnice D43 v širším okolí Brna budou ve vzájemných návaznostech a v širších souvislostech i s dalšími významnými záměry studovány a posuzovány v rámci územní studie uložené v ZÚR JMK. Součástí územní studie bude hluková a rozptylová studie, která mj. podrobněji vyhodnotí rizika znečištění ovzduší v kombinaci s ostatními záměry umístěnými v řešeném území.

Uložením nezbytnosti zpracovat územní studii na území města Brna a v jeho zázemí napomáhají ZÚR JMK, s ohledem na složitost řešeného území, tomu, že dojde k podrobnějšímu zhodnocení stávajících a předpokládaných vlivů navrhovaných variant včetně vlivů sekundárních, synergických, kumulativních, krátkodobých, střednědobých a dlouhodobých, trvalých a přechodných, kladných a záporných. Tyto vlivy vzhledem k ust. § 36 odst. 3 stavebního zákona nelze jinak v ZÚR JMK řešit v potřebné větší podrobnosti.

Na základě výsledků územní studie dojde k výběru variant pro záměry, které jsou nyní v ZÚR navrhovány jako územní rezervy ve variantách, jak je tomu i v případě některých úseků dálnice D43.

Z uvedeného pohledu považujeme „jednoznačné konstatování, že „Bystrcká“ a „Německá“ varianta této dálnice není přijatelná a realizovatelná, zatímco „Optimalizovaná“ varianta se sídelním útvarům striktně vyhýbá“ za nedostatečně podložené a předčasné. Podotýkáme, že (jak plyne z vyhodnocení SEA) rozdíly mezi variantami

nejsou z hlediska „vyhýbání se sídelním útvarům“ zásadní. Rozsah kontaktu s obytnou zástavbou u varianty Německé a Optimalizované MŽP jsme popsali výše (k námitce č. 12).

Námítka č. 14 a 19, územní rezerva pro „Jihozápadní tangentu“ je vymezena nedůvodně a nesprávně a návrh ZÚR JMK nezohledňuje požadavek obce na zachování prostupnosti do volné krajiny a možnosti pro budoucí rozvoj obce, **se zamítají.**

Odůvodnění:

Námítka č. 14 a 19 spolu úzce souvisejí, protože se obě dotýkají problematiky Jihozápadní tangenty; jeví se proto jako vhodné rozhodnout o nich jedním rozhodnutím se společným odůvodněním.

Jihozápadní tangenta (JZT) je v souvislosti s rozvojem celého jihozápadního a jižního segmentu urbanizovaného prostoru města Brna dlouhodobým záměrem a byla prověřena řadou podkladových studií, zejména dopravně urbanistickou studií „Rychlostní silnice R43 Jihozápadní tangenta Troubsko – Blučina“, 2003“ a „Územní studií v oblasti jihozápadně města Brna“ 2008. Záměr JZT, záměr dálnice D52/JT Rajhrad – Chrlice II (dříve nazývané jižní tangenta) a záměr Obchvat Chrlic, prodloužení II/152 jsou součástí v ZÚR JMK navržené dopravní sítě jižně dálnice D1, ke které se vztahuje úkol pro územní plánování stanovený v Politice územního rozvoje ČR, ve znění Aktualizace č. 1 (dále Aktualizace č. 1 PÚR ČR) v článku (42): „*vytvořit územní podmínky pro řešení dopravní (zejména silniční) sítě jižně od dálnice D1*. Nutnost řešení silniční sítě jižně dálnice D1 je vyvolána rozvojem města Brna jižním směrem, zejména výstavbou komerčních zón v území. Z hlediska řešení silniční sítě území Brněnské aglomerace je podstatné respektování systému třístupňové ochrany území, zejména zastavěných území, před tranzitní dopravou.

JZT představuje kapacitní propojení jihozápadního segmentu mezi D1 a R52, v širších souvislostech s přímou návazností na R43 ve stopě Bystrcké, případně s využitím dílčího úseku dálnice D1 s návazností na R43 ve stopě Bítýšské, v jižním prostoru s návazností na R52 a prostřednictvím jižní tangenty na dálnici D2 s pokračováním v koridoru obchvatu Chrlic. Dopravní vyřízení a efektivita JZT v celém systému nadřazené sítě JMK byla prověřována v rámci dokumentace „Zhodnocení potenciálu území a modelových stavů silniční sítě Jihomoravského kraje“, 2014.

Dle ustanovení § 36 odst. 3 stavebního zákona *zásady územního rozvoje ani vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území nesmí obsahovat podrobnosti náležející svým obsahem územnímu plánu, regulačnímu plánu*. S ohledem na složitost podmínek v území Brna a jeho zázemí nelze v měřítku a podrobnosti zásad územního rozvoje posoudit potřebu, reálnost a dopady posuzovaných variant do území. Proto návrh ZÚR JMK v území metropolitní rozvojové oblasti OB3 Brno vymezuje plochu, ve které se ukládá prověření změn územní studií „Územní studie nadřazené dálniční a silniční sítě v jádrovém území OB3 metropolitní rozvojové oblasti Brno“ (viz *kap. I. textové části návrhu ZÚR JMK*). Cílem územní studie je prověřit v územním detailu potřebnost a realizovatelnost vybraných záměrů navrhované koncepce silniční dopravy na území Jihomoravského kraje, jež byly vymezeny v podobě územních rezerv. Dle rozsudku NSS 1 Ao 7/2011 k ZÚR JMK ze dne 21. června 2012 článku [86] lze vypracování územní studie stanovenou v ZÚR (viz § 36 odst. 2 stavebního zákona) považovat za relevantní opatření ke kompenzaci některých negativních kumulativních a synergických vlivů a to v případě, je-li na základě dostupných podkladů možný jen velmi hrubý odhad předpokládané zátěže, což dokládá Vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území.

Jedním z účelů pořízení územní studie je vytvoření sjednoceného podkladu, co do aktuálnosti a detailnosti řešení záměrů nadřazené dálniční a silniční sítě, jakož i aktualizace a prohloubení údajů o území samotném tak, aby bylo možné posoudit vliv záměrů nadřazené dálniční a silniční sítě na životní prostředí v rozsahu, podrobnosti a míře konkrétnosti větší, než umožňují ZÚR. V současné době není k dispozici dostatek podkladů v potřebné podrobnosti, zpracovaných ve stejném pojetí, v jednom období a v jednotném prostorovém vymezení. Nelze vycházet jen z dopravního modelování, ale i z podmínek území. Kvalitní závěr může být vynesena až na základě určitého portfolia dat, jinak dochází ke zkreslení a závěr nemusí být úplný. Toto portfolio dat je sice již částečně hotovo, ale je nezbytné ho doplnit o výsledky studie, na základě které bude teprve možné komplexní posouzení celé problematiky. Vzhledem k ust. § 36 odst. 3 stavebního zákona nelze výše uvedená posouzení vlivů v ZÚR JMK řešit v potřebné větší podrobnosti. Odůvodnění zpracování územní studie je obsaženo v kap. G.9. odůvodnění ZÚR JMK. Uvedené argumenty prokazují nezbytnost pořízení územní studie.

Takový postup při řešení problematiky území jižně od Brna potvrzuje Aktualizace č. 1 PÚR ČR; z článku (42) Aktualizace č. 1 PÚR ČR vyplývá úkol pro územní plánování, a to „*pořídí územní studii řešící zejména vzájemné vazby veřejné infrastruktury*“. Vymezením plochy v území metropolitní rozvojové oblasti OB3 Brno, ve které se

ukládá prověření změn územní studií, je tento úkol pro územní plánování v ZÚR JMK naplněn.

Postup přednostního pořízení ZÚR JMK a následné zpracování územní studie vyplývá z požadavku stavebního zákona, který ukládá pořízení ZÚR JMK zahájit bezodkladně po jejich zrušení (viz § 42 odst. 6) stavebního zákona. Konstatování, že řešení je odkládáno do neurčité budoucnosti, není pravdivé; v bodě (438) návrhu ZÚR JMK se uvádí, že *pořizování územní studie bude zahájeno bezodkladně po vydání ZÚR JMK. Po vložení dat o územní studii do evidence územně plánovací činnosti bude bezodkladně pořízena aktualizace ZÚR JMK.*

Plocha pro územní studii je vymezená ve vazbě na území metropolitní rozvojové oblasti OB3 Brno, ve které dochází k vysoké koncentraci požadavků na změny využití území a jejich vzájemnou prostorovou a funkční koordinaci. Územní studie v územně funkčních souvislostech podrobněji prověří reálnost průchodu nadregionální a regionální silniční infrastruktury územím s vazbou na metropolitní rozvojovou oblast, při zohlednění vzájemných návazností kapacitních komunikací a ostatní silniční sítě, vzájemných vazeb obcí v řešeném území včetně jejich vazby k Brnu, jako jádru metropolitní rozvojové oblasti. Dle návrhu ZÚR JMK je úkolem územní studie, mimo jiné, *prověřit přepravní účinnost, funkci a potřebu jihozápadní tangenty ve vztahu k variantám dálnice D43, v návaznosti na dálnici D52/JT Rajhrad – Chrlice II (jižní tangenta) a její napojení na dálnici D2, a to s ohledem na zpřístupnění a obsluhu jihozápadního prostoru jádrového území OB3 metropolitní rozvojové oblasti Brno mezi dálnicemi D52 a D1, a dopady na zatížení komunikačního systému Brna včetně radiál.* Dále má územní studie za úkol *prověřit potřebu jihozápadní tangenty jako součásti koncepce třístupňového ochranného komunikačního systému města Brna a jeho zázemí sledované v ÚPD města Brna, včetně dopadů na celkovou koncepci rozvoje a územního uspořádání řešeného prostoru.* Dle návrhu ZÚR JMK je při prověřování v maximální možné míře nutno *zohlednit strukturu osídlení a rozvojové předpoklady území.* Prověřovaná řešení musí *směřovat k minimalizaci negativních vlivů na obyvatelstvo, lidské zdraví a životní prostředí a rovněž k minimalizaci negativních vlivů na přírodu, krajinu a krajinný ráz území.*

Dle výše uvedených úkolů územní studie je zřejmé, že při prověřování koridorů JZT bude v rámci zohledňování rozvojových předpokladů území v podrobnějším měřítku řešena také otázka toho, aby na území jednotlivých sídel byla zabezpečena možnost kompaktního rozvoje a nevznikaly zbytečně nové bariéry mezi sídly.

Uložením nezbytnosti zpracovat územní studii na území města Brna a v jeho zázemí napomáhají ZÚR JMK, s ohledem na složitost řešeného území, tomu, že dojde k podrobnějšímu zhodnocení stávajících a předpokládaných vlivů navrhovaných variant včetně vlivů sekundárních, synergických, kumulativních, krátkodobých, střednědobých a dlouhodobých, trvalých a přechodných, kladných a záporných. Tyto vlivy vzhledem k ust. § 36 odst. 3 stavebního zákona nelze jinak v ZÚR JMK řešit v potřebné větší podrobnosti.

Z důvodu předběžné opatrnosti návrh ZÚR JMK vymezuje varianty JZT, a to var. A „Modřická“ (RDS08-A) a var. B „Želešická“ (RDS08-B) jako územní rezervu do doby, než bude na základě výsledků podrobnějšího prověření území územní studií možno rozhodnout o potřebnosti JZT, případně o výběru varianty. Územní rezerva je pro obě varianty vymezena v šířce 600 m mimo zastavěná území a zastavitelné plochy dotčených obcí za podmínky zachování minimální šířky koridoru 250 m (tj. šířka ochranného pásma pro silnici I. třídy rychlostního typu + rezerva 50 m) tak, aby byla zajištěna dostatečná rezerva pro možné prověření polohy a celkového uspořádání dotčeného území.

K vymezené územní rezervě dodáváme, že podle § 36 odst. 1 stavebního zákona se územní rezervy z hlediska vlivů na životní prostředí neposuzují, neboť účelem územní rezervy je chránit území pro záměr, který nelze bez prověření potřeby realizace a jeho plošných nároků umístit do území.

Námítka č. 14 i námítka č. 19 konstatují, že koridory územních rezerv prochází územím, kde jsou překračovány nejvyšší limity zatížení území (limity zatížení hlukem a prachovými částicemi PM₁₀). Ke stávajícímu stavu zatížení území uvádíme, že opatření k dosažení požadované kvality ovzduší, jejímu udržení a dalšímu zlepšení, ze kterých budou vycházet orgány ochrany ovzduší, veřejná správa a samospráva dle svých kompetencí v rámci řízení kvality ovzduší dle zákona č. 201/2012 Sb., o ochraně ovzduší, ve znění pozdějších předpisů a v souladu s obecnou povinností pečovat o rozvoj obce a kraje a jejich území, stanovuje Program zlepšování kvality ovzduší aglomerace Brno (květen 2016). Mezi opatřeními ke snížení emisí a požadovanému zlepšení kvality ovzduší stanovenými programem v kapitole E. 3. jsou i opatření územně plánovací, která jsou součástí řešení návrhu ZÚR JMK. Jedná se také o návrhy a územní rezervy pro páteřní síť kapacitních silnic, silnic I. a II. třídy. V kap. A.3. textové části Vyhodnocení vlivů ZÚR JMK na udržitelný rozvoj území jsou obsaženy údaje o současném stavu životního prostředí (ovzduší, lidské zdraví – hluková zátěž obyvatelstva). Údaje z imisního monitoringu jsou shrnuty na str. 77 Vyhodnocení vlivů ZÚR JMK na udržitelný rozvoj území, včetně naměřených hodnot na stanicích v Brně. Z těchto údajů projektant při hodnocení vycházel.

V předmětném území dle údajů ČHMÚ došlo k významnému zlepšení. Dle hodnot naměřených na měřicí stanici Brno – Tuřany (která má reprezentativnost až 50 km) lze vyhodnotit v uplynulých letech imisní zatížení lokality sledovanými škodlivinami jako mírně znečištěné. Imisní limity pro posuzované škodliviny zde nejsou překračovány poslední 4 roky. Hodnoty pro průměrné denní koncentrace PM₁₀ je zde překračován několiknásobně, ale stanovený maximální počet překročení imisního limitu za rok (tj. 35x ročně) překročen poslední 4 roky nebyl. Průměrné roční koncentrace sledovaných škodlivin imisní limity splňují. Vyhodnocení vlivů ZÚR JMK na udržitelný rozvoj území uvádí a hodnotí méně příznivý stav, než by odpovídalo aktuální situaci, která se zjevně s postupem času zlepšuje.

Problematika, které musí být při prověřování možností budoucího využití pro daný účel a při upřesnění vymezení koridoru věnována zvýšená pozornost, je popsána na základě principu předběžné opatrnosti ve Vyhodnocení vlivů ZÚR JMK na udržitelný rozvoj území v příloze č. 3 „Informativní údaje k územním rezervám“. Účelem informativního přehledu je upozornit na skutečnosti, kterým je nutné při budoucím prověřování věnovat pozornost, tj. neměly by být opomenuty. Pro koridory územních rezerv RDS08-A a RDS08-B je nutné dle tabulky uvedené v příloze č. 3 „Informativní údaje k územním rezervám“ věnovat pozornost mimo jiné optimalizaci trasy v rámci koridoru s cílem minimalizace dopadů na obytnou zástavbu, zajistit splnění hlukových limitů, zachování migrační propustnosti území a zachování funkcí skladebných prvků ÚSES.

K otázce, zda je vůbec možná a přípustná realizace záměrů, pro něž návrh ZÚR JMK vymezuje územní rezervy, konstatujeme, že při předběžném posouzení koridorů územních rezerv neshledal projektant u žádného z koridorů takový střet se zájmy ochrany životního prostředí dle jednotlivých složek, který by vyloučil již v této fázi realizovatelnost záměru, pro něž byla územní rezerva vymezena.

S ohledem na skutečnost, že v návrhu ZÚR JMK jsou vymezeny pro záměr JZT koridory územních rezerv, (sloužící k ochraně území před činnostmi, které by mohly stanovené využití podstatně ztížit nebo znemožnit), nelze pro JZT stanovit podmínky či vyhodnotit vlivy záměru, které jsou požadovány v obdrženém podání. Požadavky obce budou vyhodnoceny v rámci pořízení „Územní studie nadřazené dálniční a silniční síti v jádrovém území OB3 metropolitní rozvojové oblasti Brno“.

K otázce situování jihozápadní tangenty a tím ovlivněných rozvojových možností obce Ostopovice (rozvoj příměstského bydlení, rekreace, přístup do volné krajiny) uvádíme, že řešení návrhu ZÚR JMK zahrnuje dopravní záměry, které vyšly v rámci komplexního hodnocení nejvýhodněji. Tím zdůrazňujeme, že hodnocení vlivů na životní prostředí a na rozvoj sídla není jediným kritériem výhodnosti varianty. Podkladem pro ZÚR JMK byla dle přílohy 2 zadání ZÚR JMK „Územní studie oblasti Jihozápadně města Brna“, ze které byly do návrhu ZÚR JMK převzaty vyhodnocené koridory pro záměr silnice i rámcové závěry týkající se vlivů koridorů na udržitelný rozvoj.

Otázkou omezení či přímo znemožněním rozvoje dotčených obcí (tedy i obce Ostopovice) byla prověřena v rámci „Územní studie v oblasti jihozápadně města Brna“, přičemž bylo vybráno takové řešení koridorů pro JZT, které nepřiměřeně neomezuje územní rozvoj dotčených obcí. K vlastnímu posouzení znemožnění rozvoje obcí je nutno vycházet z územně plánovacích dokumentací pro obec Ostopovice. V případě obce Ostopovice je nejbližší vzdálenost osy koridoru územní rezervy pro JZT cca 350 m od souvisle vymezeného zastavěného území. Koridor dle územního plánu obce Ostopovice nezasahuje do rozvojových ploch obce, osa koridoru je vedena za terénní nerovnosti. S ohledem na uvedené lze konstatovat, že koridor územní rezervy pro JZT neomezuje zásadním způsobem rozvoj obce Ostopovice.

Pokud se týká otázky snížení průchodnosti územím, je nutno konstatovat, že fyzické oddělení komunikacemi nelze v rámci ZÚR JMK reálně eliminovat. V rámci budování komunikací je však možné nalézt taková technická řešení (mosty, lávky, nadchody, podchody), která zajistí bezkolizní dopravní spojení pro cyklistickou či pěší dopravu. Průchodnost územím tak bude zachována. Takto vzniklá nová a moderní propojení v regionu mohou vést spíše k posílení sociálních vazeb. Jedná se však o podrobnost, která není relevantní úrovni ZÚR a může být tedy řešena až v podrobnější dokumentaci.

Námítky č. 15 a 16, plochy a koridor pro záměr „D52/JT“ jsou vymezeny nedůvodně a nesprávně a plochy a koridor pro záměr dálnice D52 jsou vymezeny nedůvodně a nesprávně **se zamítají**.

Odůvodnění:

K vymezení záměrů dálnice D52 a D52/JT jsme se již vyjádřili u námitek č. 1 a 2.

Dokumentace Vyhodnocení vlivů ZÚR JMK na životní prostředí (dokumentace SEA) obsahuje hodnocení jednotlivých navrhovaných záměrů (viz. příloha č. 2) a hodnocení koncepce ZÚR JMK jako celku, a to v kapitole

6.9. „Souhrnné vyhodnocení vlivů ploch a koridorů na sledované složky životního prostředí“. Pro celou koncepci jsou navržena opatření pro předcházení, snížení nebo kompenzaci všech zjištěných nebo předpokládaných závažných záporných vlivů na životní prostředí v kapitole 8 dokumentace SEA. Součástí vyhodnocení je rovněž vyhodnocení vlivů kumulativních a synergických viz příloha č. 2 dokumentace SEA.

Vyhodnocení SEA a Natura obou záměrů je promítnuto do textové části I. návrhu ZÚR JMK požadavků na uspořádání a využití území a úkolů pro územní plánování (str. 43 a 50 textové části I. návrh ZÚR JMK). Z celkového vyhodnocení záměrů vyplývá, že využití koridorů je možné za předpokladu uplatnění navržených opatření SEA viz příloha č. 2 dokumentace SEA.

V příloze 2 dokumentace SEA Hodnocení záměrů, je u záměru D52 v položce „Ovzduší“ uvedeno cit.: „Záměr neprochází územím s překročením imisních limitů. Komunikace je vedena prakticky v ose stávající silnice I/52, která je vedena převážně mimo kontakt s obytnou zástavbou. Výjimkou je oblast města Mikulova, kde je současná silnice vedena po okraji obytné zástavby, zatímco nová komunikace odvede dopravu do větší vzdálenosti od města. Kontakt s obytnou zástavbou je minimální.“ Významnost vlivu na ovzduší je hodnocen jako +1 potenciálně mírně pozitivní vliv.

V položce „Lidské zdraví“ je uvedeno cit.: „Záměr je veden v souběhu se stávající komunikací I/52, na které jsou sice překročeny limitní hodnoty, avšak prakticky výhradně mimo chráněnou zástavbu (tj. hlukový limit se zde neuplatňuje). Výjimkou je oblast města Mikulova, kde nová komunikace odvede dopravu do větší vzdálenosti od města. Kontakt s obytnou zástavbou je minimální.“ Významnost vlivu na lidské zdraví je hodnocen jako +1 potenciálně mírně pozitivní vliv.

V příloze 2 dokumentace SEA Hodnocení záměrů, je u záměru D52/JT v položce „Ovzduší“ uvedeno cit.: „Záměr zasahuje do území s překročením imisních limitů. Vytvoří kapacitní propojení silnice R52 a D2. Odvede dopravu ze stávající silnice II/152, čímž odlehčí zejména zástavbě Modřic, částečně odvede dopravu též z dálnice D1. V místech přiblížení nové komunikace k zástavbě je nutno očekávat určitý nárůst zátěže, nicméně vymezení koridoru poskytuje dostatečný prostor pro optimalizaci trasy tak, aby dopady byly minimalizovány a aby umístění silnice nevyvolalo překročení imisních limitů.“ Významnost vlivu na ovzduší je hodnocen jako +1 potenciálně mírně pozitivní vliv. V položce „Lidské zdraví“ je uvedena podmínka na zajištění splnění hlukových limitů u veškeré chráněné zástavby. Významnost vlivu na lidské zdraví je hodnocen jako +1 potenciálně mírně pozitivní vliv.

Návrhem dálnice D52/JT řeší koncepcí ZÚR JMK zajištění potřebných parametrů a odstranění úzkých hrdel na stávající silnici I/52 v prostoru Brna navazující v prostoru Rajhradu na silnici D52 Pohořelice – Rajhrad. Návrh dálnice D52/JT je veden ve stopě tzv. jižní tangenty mezi silnicí I/52 a dálnicí D2 s napojením na dálnici D2 v prostoru Chřlíc.

Návrh uspořádání nadřazené sítě s využitím jižní tangenty pro kontinuální napojení D52 na dálnici D2 současně napomáhá v jádrovém území metropolitní oblasti redukovat problémy specifikované v ÚAP JMK 2013, kdy kapacita stávajícího dopravního systému aglomerace přestává dostačovat narůstajícím objemům tranzitní a zejména cílové a zdrojové dopravy, a to zejména v jižní části území a omezuje tak jeho rozvoj.

Záměry dopravní a technické infrastruktury byly ve Vyhodnocení vlivů ZÚR JMK na udržitelný rozvoj území hodnoceny na základě porovnání významnosti vlivu záměru na posuzované složky životního prostředí, resp. porovnání přijatelnosti míry vlivu záměru na danou složku životního prostředí a porovnání variant řešení z hlediska dopravně inženýrských kritérií, předpokládaných vlivů na obyvatelstvo, veřejné zdraví a složky životního prostředí, tj. kritérií zohledňujících základní aspekty pilířů udržitelného rozvoje území při rozhodování o výsledné variantě. Zásady územního rozvoje tedy zachovávají kontinuitu vývoje území. Z tohoto důvodu byly záměry vyhodnocovány, zkoumány, ověřovány (např. z hlediska kapacity sítí, průchodnosti území, vlivů na životní prostředí a lidské zdraví) a aktuálně modifikovány s cílem zlepšení dosavadního stavu území, podpory a koordinace rozvoje území a ochrany jeho hodnot.

Otázkou povinnosti posuzovat koncepční varianty v návrhu ZÚR JMK se zabýval rozsudek Nejvyššího správního soudu č. 1 Ao 7/2011-526 ze dne 21. června 2012. V článku [131] a [132] rozsudku soud uvedl cit.: „...dle soudu neplyne povinnost zpracovatele koncepce (zásad územního rozvoje) předložit k posouzení vlivů na životní prostředí variantní návrh koncepce (event. návrh koncepce obsahující variantní řešení jednotlivých ploch a koridorů). Povinnost zpracovat varianty návrhu koncepce (event. návrh koncepce řešící variantně jednotlivé plochy a koridory) a nechat posoudit jejich vliv na životní prostředí může být stanovena dotčeným orgánem na úseku posuzování vlivů na životní prostředí. V procesu pořizování zásad územního rozvoje se konkrétně jedná o požadavek dotčeného orgánu na vyhodnocení vlivů uplatňování zásad územního rozvoje na podmínky

udržitelného rozvoje v území dle § 187 odst. 4 stavebního zákona, který musí být převzat do zadání zásad územního rozvoje. Požadavek na zpracování návrhu zásad územního rozvoje ve variantách, a to ať již ve formě vícero variantních ucelených návrhů, nebo ve formě jediného návrhu obsahujícího variantní řešení jednotlivých ploch a koridorů, může být součástí schváleného zadání zásad územního rozvoje rovněž z podnětu samotného pořizovatele. Variantní návrh zásad územního rozvoje, event. návrh obsahující variantně řešené jednotlivé plochy a koridory se tedy zpracovává tehdy, jestliže tento požadavek obsahuje schválené zadání zásad.

[132] V těchto intencích je třeba vykládat i bod 5 a 6 přílohy stavebního zákona. Obsahem vyhodnocení vlivů zásad územního rozvoje na životní prostředí je zhodnocení variant tehdy, jestliže podle zadání zásad je pořizovatel povinen varianty zpracovat. Z těchto ustanovení rozhodně neplyne originární povinnost varianty zpracovat vždy. Ostatně Nejvyšší správní soud v rozsudku ze dne 7. 10. 2011, č. j. 6 Ao 5/2011 – 43, uvedl, že zákon neukládá povinnost u všech koridorů nadmístního významu plánovat tyto koridory ve variantách...

Posuzování koncepční varianty v návrhu ZÚR JMK není stavebním zákonem stanoveno. Požadavek na koncepční varianty v návrhu ZÚR JMK není v zadání ZÚR JMK obsažen vzhledem k tomu, že v rámci projednání zadání ZÚR JMK nebyl ze strany dotčených orgánů takový požadavek vznesen.

K intenzitám dopravy na hraničním přechodě viz vyhodnocení námitky č. 8.

Z výše uvedeného je zřejmé, že vymezením záměru dálnice D52 a D52/JT v ZÚR JMK je odůvodněné.

Doplňujeme, že v návaznosti na stávající stupeň poznání nelze v současné době předjímat, jaká bude úroveň hlukové zátěže a kvality ovzduší jako významných determinant vlivů na lidské zdraví v době realizace jednotlivých záměrů, nelze předjímat nemožnost stavebně technických či technologických řešení konkrétních záměrů naplnit normativní požadavky vztahující se k vlivům záměru na životní prostředí a na veřejné zdraví.

Z hlediska ochrany veřejného zdraví nelze při realizaci záměru připustit nesplnění požadavku právních předpisů na úseku ochrany veřejného zdraví, a to s přihlédnutím k závěrům posouzení vlivu na životní prostředí a veřejného zdraví v rámci řízení dle ustanovení § 4 až § 10 zákona č. 100/2001 Sb.. Základním předpokladem souhlasu orgánu ochrany veřejného zdraví v předrealizačních fázích resp. v rámci schvalovacích řízení pro konkrétní záměry je předložení důkazů o reálném předpokladu dodržení požadavku stanovených právními předpisy na úseku ochrany veřejného zdraví. Dále podatel v podání uvádí výčet „skutečností“, které budou ovlivněny záměrem dálnice D52 – neproporcionální zásah do práv dotčených obcí a vlastníků nemovitostí, narušení turistické atraktivity regionu Pálavy, ohrožení přírodních hodnot CHKO Pálava, narušení typického krajinného rázu, vznik bariéry atd. Tyto „skutečnosti“ však blíže nespecifikuje.

Námitka č. 17, plochy a koridor pro záměr dálnice D55 u Břeclavi jsou vymezeny nesprávně, **se zamítá.**

Odůvodnění:

K záměru D55 (obchvat Břeclavi) jsme se již vyjádřili u námitky č. 7.

Návrh ZÚR JMK obchvat Břeclavi I/55 nevymezuje z důvodu, že obchvat řeší místní dopravní problém, je vymezen v územním plánu Břeclavi a bylo na něj vydáno územní rozhodnutí. Záměr obchvatu Břeclavi je zdůvodňován primárně odvedením tranzitní dopravy z centra města Břeclavi, nabídkou alternativní trasy pro dosažení místních cílů, odstupňování jednotlivých segmentů základního komunikačního systému ve městě tak, aby obsloužily dopravní cíle při minimalizaci zátěže prostředí a možností napojení připravovaných průmyslových zón.

Námitka č. 18, plochy a koridor pro záměr silnice I/38 ve Znojmě jsou vymezeny nesprávně, **se zamítá.**

Odůvodnění:

Návrh ZÚR JMK zpřesňuje koridor **kapacitní silnice S8** dle Aktualizace č. 1 PÚR ČR vymezením koridoru přeložky silnice I. třídy I/38 Blížkovice (hranice kraje) – Znojmo – Hatě – hranice ČR / Rakousko (DS07, DS08, DS09). Záměr byl v návrhu ZÚR JMK posouzen a vyhodnocen. Návrh plně odpovídá záměrům i očekávání využití komunikace.

Záměr dostavby obchvatu Znojma tak, jak je navržen v ZÚR JMK, tvoří doplnění částí obchvatu, které již byly vyprojektovány, projednány, povoleny a realizovány.

Jako podklad pro zpracování ZÚR JMK byla zadána v roce 2014 dokumentace „Zhodnocení potenciálu území a modelových stavů silniční sítě Jihomoravského kraje“. Z výsledků modelu je patrné, že lze jednoznačně definovat vztah mezi polohou obchvatu Znojma a dopravní efektivností. Pokud je poloha koridoru příliš vzdálená, klesá podíl regionální dopravy na obchvatu a ta zůstává na stávajících trasách Znojma. Na obchvatu

zůstávají pouze tranzitní vztahy a menší podíl regionálních a místních vztahů, což snižuje „rentabilitu“ stavby. Přimknutější poloha obchvatu Znojma v kategorii silnice I. třídy vykazuje výrazně příznivější dopravní vytížení a účinnost.

Intenzity dopravy na většině úseků spojení Jihlava – Znojmo nedosahují takových hodnot, které opravňují zařazení těchto komunikací do kategorie „R“ (nyní dle novely silničního zákona „D“). Hlavním kritériem by bylo ekonomické posouzení efektivity stavby, což se právě u intenzit pod 15 tis. voz. / 24 hod a v tak náročném terénu území Vysočiny nejeví vhodné a z ekonomického pohledu není realizovatelné. Kromě toho celá koncepce tangenciálních vazeb je založena na realizaci komunikační sítě mimo Jihomoravský kraj. Realizace D38 od dálnice D1 je velmi problematická z důvodů především obtížné průchodnosti terénně náročnějším územím, na rakouské straně bez adekvátní návaznosti.

K problematice posuzování koncepčních variant jsme se již vyjádřili u námitek č. 15 a 16.

K nepřípustnosti vymezování koridoru dopravní stavby v oblastech s překračovanými zákonnými limity znečištění ovzduší jsme se již vyjádřili u námítky č. 3.

Námítka č. 20, návrhu řešení ZÚR JMK neobsahuje vymezení ploch zeleného pásu izolační zeleně podél dálnice D1 na celém území obce jako kompenzační opatření na snížení stávající hlukové a imisní zátěže zejména ze silniční, popř. těž železniční dopravy), **se zamítá.**

Odůvodnění:

Odhlučnění stávající dálnice D1 je věcí provozovatele dálnic. Protihluková opatření se řeší na základě měření a v závislosti na intenzitě hluku se navrhuje konkrétní protihlukové opatření (protihlukové valy, stěny, event. nějaká výsadba atp., určuje se délka, výška, materiál protihlukových stěn). Protihluková opatření se navrhují na základě hlukových studií v rámci přípravy dokumentací pro územní rozhodnutí.

Námítka č. 21, postup MŽP při vydání stanoviska SEA byl nezákonný, **se zamítá.**

Odůvodnění:

Jedná se o názor podatele.

MŽP v souladu s § 37 odst. 6 stavebního zákona vydalo k návrhu ZÚR JMK stanovisko podle § 10g zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí a o změně některých souvisejících zákonů, ve znění pozdějších předpisů (stanovisko SEA) dne 05.01.2016. Obsah stanoviska SEA, ve kterém je popsán průběh posuzování, popis posuzování a závěr posuzování dokládá, že se MŽP dokumentací SEA podrobně zabývalo. Požadavek na bezodkladné rozhodnutí o trasách páteřní silnice v brněnské aglomeraci byl zahrnut v celé řadě podání, která se stala vstupem do procesu SEA k ZÚR JMK. MŽP tato podání zohlednilo jako podklad pro vydání stanoviska. K tomu MŽP v předmětném stanovisku uvádí: „Z pohledu MŽP je prioritou zlepšení kvality životního prostředí a veřejného zdraví v řešeném území. V tomto ohledu je nutné trvat na co možná nejrychlejší dořešení dálniční a silniční sítě v metropolitní rozvojové oblasti Brno, a to tak, aby byl co nejdříve odstraněn stávající zcela nevyhovující stav v oblasti znečištění ovzduší generující negativní vlivy na lidské zdraví. Návrh ZÚR JMK obsahuje řadu záměrů s potenciálem přispět ke zlepšení kvality ovzduší (zkvalitnění a zkapacitnění veřejné dopravy [nové terminály IDS, modernizace a výstavba železničních tratí], vyvedení dopravy mimo obytnou zástavbu [obchvaty obcí], stavby plynovodů a teplovodů [předpoklad nahrazení alespoň části lokálních topenišť aj.], pokračující absence ZÚR JMK by naopak mohla bránit rozvoji v některých oblastech a v konečném důsledku implikovat zhoršování imisní zátěže. V dané situaci proto MŽP považuje za nejvhodnější dokončit pořizování stávajícího návrhu ZÚR JMK a následně urychleně zpracovat aktualizaci zásad, respektující výsledky vypracované územní studie. Z tohoto důvodu zmírňující opatření uvedená v požadavcích tohoto stanoviska nesměřují k úplnému odmítnutí či přerušení pořizování a dopracování předloženého návrhu ZÚR JMK, byť není z pohledu MŽP bez výhrad, jak je uvedeno výše, nýbrž k umožnění jeho schválení a následné urychlené aktualizaci vedoucí ke zhojení popisovaného nevyhovujícího stavu.“

K údajným nedostatkům hodnocení SEA jsme se podrobně vyjádřili výše, zejména ve vyhodnocení námítky č.7.

K údajnému zneužití institutu územní rezervy jsme se podrobně vyjádřili výše, zejména ve vyhodnocení námítky č.6.

Návrh ZÚR JMK obsahuje řešení celé páteřní silniční infrastruktury, pouze část záměru D43 je v souladu se stavebním zákonem vymezena územní rezervou. Konkrétně k vymezení D43 a D52 v ZÚR JMK jsme se podrobně vyjádřili výše, zejména ve vyhodnocení námitek č.1 a 2. K výše uvedeným argumentům považujeme

za důvodné zdůraznit, že MŽP ve stanovisku k vymezení koridoru pro D 43 v úseku Kuřim – Lysice jednoznačně uvedlo důvody, které jej vedly ke stanovení požadavku pod č. 3) nevymezovat v ZÚR JMK koridor pro záměr R43 v úseku Kuřim – Lysice před vymezením koridoru pro záměr R43 v úseku D1 – Kuřim, citují: „V případné realizaci záměru R43 s provizorním zakončením u města Kuřimi, bez odpovídající návaznosti dalšího úseku jižním směrem k dálnici D1, spatřuje MŽP riziko dalšího vystupňování dopravní zátěže ve městě Brně a jeho širším okolí, kde jsou imisní limity již nyní plošně překračovány. Ve vyhodnocení vlivů ZÚR JMK na udržitelný rozvoj území je tento možný případ označen jako nejméně žádoucí varianta časového postupu realizace silniční komunikační sítě. Ukončení záměru R43 u Kuřimi a přivedení dopravy do Brna převážně po stávající kapacitně nevyhovující silnici I/43 lze považovat za nejhorší možnou variantou z hlediska cílového stavu uspořádání dopravy v brněnské aglomeraci. V požadavcích tohoto stanoviska se proto ukládá vymezit koridor pro záměr R43 jako celý komplex staveb, prověřených na základě zadané územní studie. Koridor pro záměr R43 v úseku Kuřim – Lysice může být v ZÚR JMK vymezen nejdříve po dořešení trasování koridoru pro záměr R43 v úseku D1 – Kuřim, neboť výběr jedné z variant trasování prvně uvedeného úseku předjímá řešení návaznosti záměru jižně od Kuřimi. Řešením tak může být převedení obou úseků záměru do územní rezervy v rámci aktuálních zásad a následně jejich zahrnutí do návrhové části urychleně zpracované aktualizace ZÚR JMK. V tomto smyslu je formulován požadavek 3) tohoto stanoviska.

Je s podivem, že v souvislosti s výše uvedenou problematikou obec cituje odstavec ze souhlasného stanoviska SEA, ve kterém MŽP polemizuje o excesivním (nad)užívání územní rezervy a nerozvádí tedy uvedené skutečnosti. Z důvodu objektivit k obci vybranému odstavci odkazujeme na v tomto bodě výše citované odstavce a doplňujeme odstavec další cit.: „Zákonodárce učinil institut územní rezervy včetně dovětku o neposuzování územní rezervy v procesu SEA součástí platného právního řádu, s čímž MŽP nehodlá polemizovat. A fortiori MŽP nespochybňuje využívání územní rezervy jako standardního nástroje územního plánování. Úkol podrobně prověřit územní studii vazby veřejné infrastruktury v území Metropolitní rozvojové oblasti Brno nadto vyplývá i z aktualizace č. 1 Politiky územního rozvoje. Zásady územního rozvoje jakožto nejvyšší stupeň územně plánovací dokumentace musí obsahově z politiky územního rozvoje vycházet... Tolik k citaci ze stanoviska.

K vyhnutí se posouzení vlivů celého komplexu zásadních záměrů uvádíme, že hodnocením záměrů v dokumentaci SEA se již zabýval Nejvyšší správní soud v rozsudku č. 1 Ao 7/2011-526 ze dne 21. června 2012 v článku [218] cit.: „Nejvyšší správní soud konstatuje, že v části stanoviska SEA označené jako „Stručný popis vyhodnocení“ je uvedeno, že předmětem hodnocení jsou plochy a koridory dle PÚR 2008, plochy a koridory nadmístního významu a územní rezervy. Navrhovatelé mají pravdu v tom, že posouzení vlivů ZÚR na životní prostředí je založeno na hodnocení jednotlivých koridorů (event. jejich dílčích úseků). Soud v tom však nespátřuje rozpor se zákonem. Ba naopak považuje takový postup za jediný možný, neboť pouze takto lze relativně podrobně posoudit vlivy jednotlivých záměrů, pro jejichž realizaci stanoví ZÚR předpoklady, a učinit rozhodnutí o výběru varianty. Posouzení musí být zaměřeno na vlivy všech ploch a koridorů obsažených v návrhu ZÚR, včetně jejich vzájemného ovlivňování. Koncepti jako celek lze totiž považovat za souhrn jednotlivých ploch a koridorů v jejich vzájemných souvislostech a interakci.“

K názoru podatelky „je neobhajitelné, aby pořizovatel neměl od zpracování prvního návrhu ZÚR JMK v roce 2009 dostatek informací o posuzovaném území“ je nutno konstatovat, že stávající podkladové studie neposkytují odpověď na otázku, zda lze dané stavby v tomto prostoru umístit či nikoliv, a to bez ohledu na to, kolik podkladových studií bylo k dispozici. Důvodem je právě to, že tyto studie nemodelovaly komplexně všechny záměry v území Brna a jeho okolí v celém příčinném řetězci „dopravní zatížení – imisní a hluková zátěž – zdravotní rizika obyvatel“. Bez takové studie není vhodné o otázce, kterou z variant D43 do území lze umístit či nikoliv, autoritativně rozhodnout. Proto je v návrhu ZÚR JMK uloženo zpracování územní studie, která dá odpověď na otázku, která z variant D43 a s ní související JZT je vhodnější jak z hlediska vlivů na obyvatelstvo tak z hlediska dopravní účinnosti.

Námítka č. 22, postup MŽP při vydání stanoviska z hlediska ochrany ovzduší byl nezákonný, se zamítá.

Odůvodnění:

Jedná se o názor podatele.

MŽP uplatnilo na základě ustanovení § 37 odst. 2 stavebního zákona jako dotčený orgán dle zákona 334/1992 Sb., o ochraně zemědělského půdního fondu, ve znění pozdějších předpisů a zákona č. 201/2012 Sb., o ochraně ovzduší, ve znění pozdějších předpisů stanovisko k návrhu ZÚR JMK.

Obec zastává názor, že předmětné stanovisko „akceptuje chybný postup pořizovatele a zpracovatele ZÚR JMK,

tedy řešení, které nezlepšuje stav ochrany ovzduší, ale naopak konzervuje současný nevyhovující stav či dokonce podporuje zhoršení kvality ovzduší a dalších negativních vlivů na životní prostředí a veřejné zdraví, zejména v oblasti brněnské aglomerace“ Na podporu názoru cituje dílčí pasáž vytrženou nejen z kontextu stanoviska, ale i z kontextu předmětného odstavce. Z hlediska objektivit uvádíme plnou citaci celého odstavce „Závažným problémem na území JMK v oblasti životního prostředí je kvalita ovzduší. Plošné překračování imisních limitů pro benzo(a)pyren a suspendované částice PM₁₀ (místy i PM_{2,5}) se dotýká desítek až stovek tisíc obyvatel. V lokalitách nejvíce zatížených silniční dopravou (jižní část území města Brna) je překračován i imisní limit NO₂ (nadměrným koncentracím jsou vystaveny stovky až tisíce obyvatel). V tomto kontextu je třeba plně využít potenciál ZÚR (uvedené jevy mohou zásadně ovlivnit především dopravní stavby). Trvale nevyhovující stav znečištění ovzduší v okolí stávajících kapacitních dálničních a silničních tahů (v blízkosti obytné zástavby) je vážným podnětem pro úzkou kooperaci kompetentních správních orgánů v rámci územního a dopravního plánování, bez této nelze zlepšení situace zajistit (souvinnost s nízkoemisními zónami a dalšími nástroji zakotvenými v zákoně č. 201/2012 Sb.). V návrhu ZÚR JMK a vyhodnocení jeho vlivů je tato spojitost poněkud podceňována (priorita „Snížení emisí prekursorů troposférického ozónu“ z Integrovaného programu ke zlepšení kvality ovzduší JMK klasifikována jako „0“ (bez vztahu), relativně nízké hodnocení mají také ostatní priority obsažené v koncepčních dokumentech ochrany ovzduší)“

Ke stanovisku MŽP, jako dotčeného orgánu, k návrhu ZÚR JMK uvádíme následující

S MŽP (stejně jako se všemi dotčenými orgány) bylo o plnění podmínek obsažených ve stanovisku jednáno. Písemná dohoda o vypořádání stanoviska MŽP k návrhu ZÚR JMK byla podepsána oběma stranami (tj. KrÚ JMK jako pořizovatelem ZÚR JMK a MŽP jako dotčeným orgánem) dne 11.01.2016. Na KrÚ JMK je evidována pod č. j. JMK 26764/2016. Z tohoto dokumentu v zájmu objektivit z dohodnutého vypořádání předmětného požadavku citujeme následující:

„Úkolem územního plánování je postupem podle stavebního zákona koordinovat veškeré veřejné a soukromé zájmy, nikoli hájit zájmy pouze z hlediska ochrany ovzduší. Zákon č. 201/2012 toto ukládá orgánům ochrany ovzduší, k přímé podpoře stanovuje primárně PZKO.) Orgány územního plánování jsou si vědomy, že:

- hlavním původcem znečišťování ovzduší tuhými látkami včetně částic PM₁₀ a PM_{2,5} a oxidy dusíku je narůstající osobní i nákladní automobilová doprava,
- mezi nejvíce zatížené komunikace na území JMK patří dálnice D1 a D2 a silnice I/42 a I/43.

Právě proto koncepce dopravy JMK uplatněná v ZÚR JMK kontinuálně navazuje na dlouhodobě sledovanou koncepci rozvoje nadřazené dopravní infrastruktury na území JMK. Záměry silniční dopravy obsažené v ZÚR JMK z vlivů na kvalitu ovzduší představují jednoznačně nejvýznamnější soubor záměrů. Většina je zaměřena na odvedení automobilové dopravy z obytných oblastí (přeložky, obchvaty), působí tedy na kvalitu ovzduší v sídlech převážně pozitivně. Pokud by nebyly vybudovány, je nutno očekávat nejen pokračování současného nevyhovujícího stavu, ale spíše jeho zhoršování. V dotčených oblastech by tak dále narůstala emisní zátěž výrazně nad úroveň limitů.

Konkrétně k dosažení cíle ochrany ovzduší „omezit emise látek ohrožujících lidské zdraví“ přispívají ZÚR JMK prostřednictvím priority územního plánování (10) „Vytvářet územní podmínky pro zlepšování kvality životního prostředí a ochranu zdraví lidí“, ve které jsou v obecné rovině obsaženy všechny složky životního prostředí. Dále v kapitole A.8 SEA stanovením společných a projektových opatření k vyloučení, snížení nebo případně kompenzaci identifikovaných potenciálně negativních vlivů ZÚR JMK na životní prostředí, zejména opatřením „U záměrů, kde existuje potenciální riziko vlivu na lidské zdraví (vlivy hluku a znečištění ovzduší) je nutno doložit ochranu veřejného zdraví včetně projednání s příslušnými orgány nejpozději v rámci procesu EIA...“. Výše uvedené dokládá, že při pořizování ZÚR JMK není tento problém nijak podceňován. Naopak vzhledem k tomu, že v území Metropolitní rozvojové oblasti dochází k vysoké koncentraci požadavků na změny využití území a jejich vzájemnou prostorovou a funkční koordinaci, návrh ZÚR JMK vymezuje Brno a obce v jeho okolí jako oblast, ve které se ukládá prověření změn jejího využití územní studií. Územní studie je nástrojem územního plánování, který umožní (v souladu se stavebním zákonem) v územně – funkčních souvislostech podrobněji prověřit reálnost průchodu páteřní silniční infrastruktury v potřebných vzájemných souvislostech a vazbách.“

Tolik k citaci obce.

K výše uvedenému považujeme za důvodné uvést, že rovněž ve stanovisku, které MŽP v souladu s § 37 odst. 6 stavebního zákona vydalo k návrhu ZÚR JMK podle § 10g zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí a o změně některých souvisejících zákonů, ve znění pozdějších předpisů (stanovisko SEA) je uvedeno: „Z pohledu MŽP je prioritou zlepšení kvality životního prostředí a veřejného zdraví v řešeném území. V tomto

ohledu je nutné trvat na co možná nejrychlejší dořešení dálniční a silniční sítě v metropolitní rozvojové oblasti Brno, a to tak, aby byl co nejdříve odstraněn stávající zcela nevyhovující stav v oblasti znečištění ovzduší generující negativní vlivy na lidské zdraví. Návrh ZÚR JMK obsahuje řadu záměrů s potenciálem přispět ke zlepšení kvality ovzduší (zkvalitnění a zkapacitnění veřejné dopravy [nové terminály IDS, modernizace a výstavba železničních tratí], vyvedení dopravy mimo obytnou zástavbu [obchvaty obcí], stavby plynovodů a teplovodů [předpoklad nahrazení alespoň části lokálních topenišť] aj.), pokračující absence ZÚR JMK by naopak mohla bránit rozvoji v některých oblastech a v konečném důsledku implikovat zhoršování imisní zátěže. V dané situaci proto MŽP považuje za nejvhodnější dokončit pořizování stávajícího návrhu ZÚR JMK a následně urychleně zpracovat aktualizaci zásad, respektující výsledky vypracované územní studie. Z tohoto důvodu zmírňující opatření uvedená v požadavcích tohoto stanoviska nesměřují k úplnému odmítnutí či přerušení pořizování a dopracování předloženého návrhu ZÚR JMK, byť není z pohledu MŽP bez výhrad, jak je uvedeno výše, nýbrž k umožnění jeho schválení a následné urychlené aktualizaci vedoucí ke zhojení popisovaného nevyhovujícího stavu.“

K tvrzení, že „závažným problémem na území JMK v oblasti životního prostředí je kvalita ovzduší. Plošné překračování imisních limitů pro benzo(a)pyren a suspendované částice PM₁₀ (místy i PM_{2,5}) se dotýká desítek až stovek tisíc obyvatel. V lokalitách nejvíce zatížených silniční dopravou (jižní část území města Brna) je překračován i imisní limit NO₂ (nadměrným koncentracím jsou vystaveny stovky až tisíce obyvatel)“ jsme se podrobně vyjádřili výše, zejména ve vyhodnocení námítky č.3. Z výše uvedených argumentů považujeme za důvodné zdůraznit následující:

Opatření k dosažení požadované kvality ovzduší, jejímu udržení a dalšímu zlepšení, ze kterých budou vycházet orgány ochrany ovzduší, veřejná správa a samospráva dle svých kompetencí v rámci řízení kvality ovzduší dle zákona č. 201/2012 Sb., o ochraně ovzduší, ve znění pozdějších předpisů a v souladu s obecnou povinností pečovat o rozvoj obce a kraje a jejich území stanovuje Program zlepšování kvality ovzduší aglomerace Brno (květen 2016). Mezi opatřeními ke snížení emisí a požadovanému zlepšení kvality ovzduší stanovenými programem v kapitole E. 3. jsou i opatření územně plánovací, která jsou součástí řešení návrhu ZÚR JMK. Jedná se o páteční síť kapacitních silnic, silnic I. a II. třídy a v neposlední řadě železniční tratě.

V kap. A.3. textové části dokumentace SEA jsou obsaženy údaje o současném stavu životního prostředí (ovzduší, lidské zdraví – hluková zátěž obyvatelstva). Projektant při hodnocení záměrů z těchto údajů vycházel, viz příloha č. 2 dokumentace SEA. Údaje z imisního monitoringu jsou shrnuty na str. 77 dokumentace SEA včetně naměřených hodnot na stanicích v Brně. Z těchto údajů projektant při hodnocení vycházel.

V předmětném území dle údajů ČHMÚ došlo k významnému zlepšení. Dle hodnot naměřených na měřicí stanici Brno – Tuřany (která má reprezentativnost až 50 km) lze vyhodnotit v uplynulých letech imisní zatížení lokality sledovanými škodlivinami jako mírně znečištěné. Imisní limity pro posuzované škodliviny zde nejsou překračovány poslední 4 roky. Hodnoty pro průměrné denní koncentrace PM₁₀ je zde překračován několikanásobně, ale stanovený maximální počet překročení imisního limitu za rok (tj. 35x ročně) překročen poslední 4 roky nebyl. Průměrné roční koncentrace sledovaných škodlivin imisní limity splňují. Dokumentace SEA uvádí a hodnotí méně příznivý stav, než by odpovídalo aktuální situaci, která se zjevně s postupem času zlepšuje.

V souvislosti s povinností respektovat známý stav zátěže v území se stanoviskem SEA zabýval Nejvyššího správního soudu v rozsudku č. 1 Ao 7/2011-526 ze dne 21. června 2012 (rozsudek k ZÚR JMK). V rozsudku mimo jiné NSS uvedl v článku [551]. cit.: „Způsob vypořádání připomínek MŽP uplatněných v jeho stanovisku ze dne 26. 7. 2010 dále navrhovatelé napadají s tím, že MŽP porušilo svoji povinnost respektovat známý stav zátěže v území. Navrhovatelé tak oklikou směřují k témuž, co v jiné části návrhu namítali ve vztahu k otázce (ne)respektování požadavku únosného zatížení a udržitelného rozvoje území. Lze připomenout, že při vypořádávání těchto námitek Nejvyšší správní soud zdůraznil, že posuzování imisních limitů znečištění ovzduší a nejvyšších přípustných hodnot hluku má své místo především v územním řízení v rámci realizace konkrétního záměru. Na úrovni zásad územního rozvoje 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. Vymezení koridorů a ploch nadmístního významu v zásadách územního rozvoje se tedy z povahy věci nemůže dostat do rozporu s imisními limity znečištění ovzduší či nejvyššími přípustnými hodnotami hluku (bliže viz body [102] až [110] shora).“

K tzv. „salámové metodě“ a neposouzení koncepce jako celku uvádíme: ZÚR JMK jsou řešeny v rozsahu celého kraje – řešení obsahující pro jednotlivé záměry jak úseky návrhové, tak úseky vymezené formou územních rezerv, včetně stanovené podmínky zpracování územní studie jako podkladu pro rozhodování o variantách – je

řešením komplexním a je v souladu se stavebním zákonem a jeho prováděcími předpisy. Pořizovatel se povinnosti pořídit hodnocení SEA v žádném případě nevyhýbá. Stanovení podmínky územní studie na složité území okolí města Brna je zvoleno z důvodů objektivního srovnání, aby nástroji územního plánování bylo umožněno podrobnější prověření u dopravních záměrů v předmětném území, pro které bude zpracována také hluková a rozptylová studie.

K názoru obce, že „Bez vyhodnocení vlivů záměrů, pro které byly navrženy územní rezervy, nemůže být ani přibližně stanoveno celkové předpokládané zatížení území kraje, resp. jeho jednotlivých částí, a to ani odhad expozice škodlivých emisí. Problém s vyhodnocením vlivů, a to včetně kumulativních a synergických, na již dnes nadlimitně zatížené území právě v centrální části kraje, se excesivním požitím územní rezervy rozměšňuje a odsouvá do budoucna.“ jsme se podrobně vyjádřili výše, zejména ve vyhodnocení námitek č.3 a 7. Z výše uvedených argumentů považujeme za důvodné zdůraznit následující:

Návrh ZÚR JMK obsahuje řešení celé páteřní silniční infrastruktury, respektuje všechny koridory vymezené v PÚR: R43, R52, R55 a dopravní spojení S8, pouze část záměru D43 je v souladu se stavebním zákonem vymezena územní rezervou. Konkrétně jsme se k jednotlivým záměrům dopravní infrastruktury v ZÚR JMK podrobně vyjádřili výše, zejména ve vyhodnocení námitek č.1 a 2. K výše uvedeným argumentům považujeme za důvodné zdůraznit následující:

Dle rozsudku NSS 1 Ao 7/2011 k ZÚR JMK ze dne 21. června 2012 článku [86] lze vypracování územní studie stanovenou v ZÚR (viz § 36 odst. 2 stavebního zákona) považovat za relevantní opatření ke kompenzaci některých negativních kumulativních a synergických vlivů a to v případě, je-li na základě dostupných podkladů možný jen velmi hrubý odhad předpokládané zátěže.

Ačkoliv se podle ustanovení § 36 odst. 1 stavebního zákona územní rezervy z hlediska vlivů na životní prostředí neposuzují, Vyhodnocení vlivů ZÚR JMK na životní prostředí (SEA) v příloze č. 3 obsahuje informativní údaje k územním rezervám. Účelem tohoto informativního přehledu je upozornit na skutečnosti, kterým je nutné se při budoucím prověřování věnovat, tj. neměly by být opomenuty.

K názoru podatelky „je neobhajitelné, aby pořizovatel neměl od zpracování prvního návrhu ZÚR JMK v roce 2009 dostatek informací o posuzovaném území“ je nutno konstatovat, že stávající podkladové studie neposkytují jednoznačnou odpověď na otázku, zda lze dané stavby v tomto prostoru umístit či nikoliv, a která z variant lépe plní funkci a to bez ohledu na to, kolik podkladových studií bylo k dispozici. Důvodem je právě to, že tyto studie nemodelovaly komplexně všechny záměry v území Brna a jeho okolí v celém příčinném řetězci „dopravní zatížení – imisní a hluková zátěž – zdravotní rizika obyvatel“. Bez takové studie není vhodné o otázce, kterou z variant D43 a JZT do území lze umístit či nikoliv, autoritativně rozhodnout. Proto je v návrhu ZÚR JMK uloženo zpracování územní studie, která dá odpověď na otázku, která z variant D43 a s ní související JZT je vhodnější jak z hlediska vlivů na obyvatelstvo tak z hlediska dopravní účinnosti.

Námítka č. 23, postup Krajské hygienické stanice JMK při vydání jejího stanoviska k návrhu ZÚR JMK byl nezákonný, **se zamítá.**

Odůvodnění:

Jedná se o názor podatele.

KHS podle § 37 odst. 2 a 5 stavebního zákona vydala stanovisko k návrhu ZÚR JMK a vyjádření k Vyhodnocení vlivů ZÚR JMK na udržitelný rozvoj území. Ve stanovisku požadovala splnění podmínek vztahujícím se k územní studii. Podmínky byly v rámci úpravy návrhu ZÚR JMK splněny.

KHS své stanovisko podrobně odůvodnila. V odůvodnění mimo jiné uvedla cit.: „Při posuzování návrhu ZÚR JMK a VVURÚ včetně SEA se KHS JmK primárně zabývala otázkou potenciálních vlivů na obyvatelstvo a lidské zdraví, které mohou ve svém důsledku při uplatňování ZÚR JMK v podobě deklarované v projednávaném návrhu predikovat zdravotní rizika pro populaci vystavenou rizikovým faktorům životních podmínek...

...Dále bylo posouzení návrhu ZÚR ze strany KHS JmK zaměřeno na zjištění, zda lze požadavky na uspořádání a využití území, kritéria a podmínky pro rozhodování o změnách využití území a úkoly pro územní plánování stanovené pro záměry v kapitole D. návrhu ZÚR JMK, považovat za opatření směřující k řízení potenciálních zdravotních rizik ve smyslu ustanovení § 2 odst. 3 a § 82 odst. 2 písm. j) a t) zákona č. 258/2000 Sb...

...Dále se KHS JmK zabývala faktem, že dle zpracovatelů SEA budou kriteria „Zásady územního rozvoje Jihomoravského kraje vytvářejí podmínky pro ochranu zdraví obyvatel“ a „Realizace záměrů Zásad územního rozvoje Jihomoravského kraje nebude mít poškozující vliv na zdraví obyvatel“ naplněna pouze za předpokladu

realizace celého komplexu zásadních dopravních staveb, včetně staveb vymezených v ZÚR JMK jako územní rezerva...

...Přitom KHS JmK uvážila, že ZÚR JMK v souladu s ustanovením § 36 odst. 1 stavebního zákona vymezují oblast, ve které ukládají prověření změn jejího využití územní studií, Územní studie nadřazené dálniční a silniční síť ve vztahu k jádrovému území metropolitní rozvojové oblasti OB3 Brno.“

Na závěr odůvodnění KHS uvedla cit.: „KHS JmK uzavírá, že s odkazem na výše uvedené považuje za nezbytné vydání Zásad územního rozvoje Jihomoravského kraje v co nejkratším časovém horizontu, nicméně se zcela ztotožňuje se závěry učiněnými zpracovateli SEA, a to, že je nutné urychlené prověření a dořešení problematiky uspořádání nadřazené silniční sítě v území metropolitní oblasti Brno na základě podrobnějšího prověření změn jejího využití územní studií...

...Ve vztahu k ochraně veřejného zdraví a očekávané úrovni zdravotních rizik souvisejících s uplatňováním ZÚR JMK KHS JmK konstatuje, že požadavky na uspořádání a využití území, kritéria a podmínky pro rozhodování o změnách v území a úkoly pro územní plánování stanovené v kapitole D. ZÚR JMK dávají reálný předpoklad pro řízení potenciálních rizik ve smyslu ustanovení § 2 odst. 3 a § 82 odst. 2 písm. j) a t) zákona č. 258/2000 Sb. v navazujících řízeních a je zřejmé, že návrh ZÚR JMK v projednávané podobě ve svém důsledku nenaplní předpoklady potenciálního ohrožení veřejného zdraví.“

Z výše uvedeného je zřejmé, že se KHS otázkou zpracování územních rezerv v souvislosti s dopady na lidské zdraví podrobně zabývala a své stanovisko zevrubně odůvodnila.

K názoru podatele, že „stanovisko KHS umožňuje vymezení koridorů nových dálnic v okrajových částech kraje (D52, D43), které přivádí tranzitní dopravu směrem k centrální části kraje, tj. městu Brnu, aniž by bylo po dopravní stránce řešeno samotné centrální území kraje a vlivy navrhovaných záměrů na toto území“, dále na „zneužití institutu územní rezervy pro nezvykle rozlehlé území, kdy vůbec není naplněn základní cíl územního plánování (vytvoření předpokladů pro výstavbu, vymezení koridorů a ploch staveb)“ atd. jsme se podrobně vyjádřili výše, zejména ve vyhodnocení námitek č.1 a 2. Z výše uvedených argumentů považujeme za důvodné zdůraznit následující:

ZÚR JMK zpřesňují a rozvíjí úkoly územního plánování v souladu s politikou územního rozvoje a stanovují koncepci rozvoje území kraje. Koncepce rozvoje území obsahuje urbanistickou koncepci sídelní struktury, jejíž součástí je koncepce uspořádání krajiny, koncepce veřejné dopravní a technické infrastruktury.

Koncepce dopravy Jihomoravského kraje, uplatněná v ZÚR JMK, navazuje na dlouhodobě sledované zásady a principy rozvoje území a nadřazené dopravní infrastruktury, které byly kontinuálně prověřované a navrhované v předchozích koncepčních dokumentech resortu dopravy a uplatňované v jednotlivých územně plánovacích dokumentacích na území Jihomoravského kraje. Zásady územního rozvoje tedy zachovávají kontinuitu vývoje území. Z tohoto důvodu byly záměry vyhodnocovány, zkoumány, ověřovány (např. z hlediska kapacity sítí, průchodnosti území, vlivů na životní prostředí a lidské zdraví) a aktuálně modifikovány s cílem zlepšení dosavadního stavu území, podpory a koordinace rozvoje území a ochrany jeho hodnot.

Návrh ZÚR JMK obsahuje řešení celé páteřní silniční infrastruktury. V souladu se stavebním zákonem a zadáním jsou v ZÚR JMK vymezeny plochy a koridory návrhové (veřejně prospěšné stavby) a územní rezervy.

K nadužívání institutu územní rezervy uvádíme: PÚR ČR vymezuje koridory dopravy tj. koncepci „páteřní“ dopravní infrastruktury, čímž vytváří územní podmínky pro umístění pozemních komunikací, které umožní propojení základní sítě dopravních cest na území ČR a se sousedními státy. V návrhu ZÚR JMK jsou vymezeny všechny záměry obsažené v PÚR ČR jako návrhové plochy – D52, D55, část D43 a dopravní spojení S8. Část D43 je z důvodů podrobně uvedených v kap. G.9. na str. 355 textové části II. Odůvodnění návrhu ZÚR JMK vymezena jako územní rezerva ve variantách. Nelze tvrdit, že tímto dochází k nadužívání institutu územní rezervy a nevymezení celkové koncepce páteřní dopravní infrastruktury.

K prosazování krajem preferované koncepce dopravy pomocí salámové metody, k namítanému nevhodnému vlivu záměrů v centrální části kraje pro které byly navrženy územní rezervy ... jsme se podrobně vyjádřili výše, zejména ve vyhodnocení námitek č.1, 2 a 7. Z výše uvedených argumentů zde považujeme za důvodné zdůraznit následující:

K tzv. „salámové metodě“ a neposouzení koncepce jako celku uvádíme: ZÚR JMK jsou řešeny v rozsahu celého kraje – řešení obsahující pro jednotlivé záměry jak úseky návrhové, tak úseky vymezené formou územních rezerv, včetně stanovené podmínky zpracování územní studie jako podkladu pro rozhodování o variantách – je

řešením kompletním a je v souladu se stavebním zákonem a jeho prováděcími předpisy. Pořizovatel se povinnosti pořídit hodnocení SEA v žádném případě nevyhýbá. Stanovení podmínky územní studie na složité území okolí města Brna je zvoleno z důvodů objektivního srovnání, aby nástroji územního plánování bylo umožněno podrobnější prověření u dopravních záměrů v předmětném území, pro které bude zpracována také hluková a rozptylová studie.

K tzv. *nehodnocení záměrů v centrální části, odsouvání problému s kumulací záměrů následným zpracováním územní studie až po vydání ZÚR JMK kvůli údajnému nedostatku podkladů* rezervy jsme se podrobně vyjádřili výše, zejména ve vyhodnocení námitek č.1 a 2. Z výše uvedených argumentů zde považujeme za důvodné zdůraznit následující:

V Brně a okolním území (OB3 metropolitní rozvojové oblasti Brno) dochází k vysoké koncentraci požadavků na změny využití území a jejich vzájemnou prostorovou a funkční koordinaci, vzniká kumulace více potenciálních záměrů. Územní rozvoj tohoto prostoru je proto třeba prověřit (včetně vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území) a koordinovat, a to v podrobnějším měřítku, než umožňují ZÚR JMK. Dle § 36 odst. 3 stavebního zákona zásady územního rozvoje ani vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území nesmí obsahovat podrobnosti náležející svým obsahem územnímu plánu, regulačnímu plánu nebo navazujícím rozhodnutím. V ZÚR JMK je proto za účelem podrobného a komplexního posouzení variant nadřazené dálniční a silniční sítě v jádrovém území OB3 metropolitní rozvojové oblasti Brna a ve vnitřním prostoru Brna navržena „Územní studie nadřazené dálniční a silniční sítě v jádrovém území OB3 metropolitní rozvojové oblasti Brno“.

Dle rozsudku NSS 1 Ao 7/2011 k ZÚR JMK ze dne 21. června 2012 článku [86] lze vypracování územní studie stanovenou v ZÚR (viz § 36 odst. 2 stavebního zákona) považovat za relevantní opatření ke kompenzaci některých negativních kumulativních a synergických vlivů a to v případě, je-li na základě dostupných podkladů možný jen velmi hrubý odhad předpokládané zátěže.

Ačkoliv se podle ustanovení § 36 odst. 1 stavebního zákona územní rezervy z hlediska vlivů na životní prostředí neposuzují, Vyhodnocení vlivů ZÚR JMK na životní prostředí (SEA) v příloze č. 3 obsahuje informativní údaje k územním rezervám. Účelem tohoto informativního přehledu je upozornit na skutečnosti, kterým je nutné se při budoucím prověřování věnovat, tj. neměly by být opomenuty.

K podkladům je nutno konstatovat, že stávající podkladové studie neposkytují odpověď na otázku, zda lze dané stavby v tomto prostoru umístit či nikoliv, a to bez ohledu na to, kolik podkladových studií bylo k dispozici. Důvodem je právě to, že tyto studie nemodelovaly komplexně všechny záměry v území Brna a jeho okolí v celém příčinném řetězci „dopravní zatížení – imisní a hluková zátěž – zdravotní rizika obyvatel“. Bez takové studie není vhodné o otázce, kterou z variant D43 do území lze umístit či nikoliv, autoritativně rozhodnout. Proto je v návrhu ZÚR JMK uloženo zpracování územní studie, která dá odpověď na otázku, která z variant D43 a s ní související JZT je vhodnější jak z hlediska vlivů na obyvatelstvo tak z hlediska dopravní účinnosti.

Námítka č. 24, postup Ministerstva dopravy při vydání jeho stanoviska k návrhu ZÚR JMK byl nezákonný, **se zamítá**.

Odůvodnění:

Jedná se o názor podatele.

MD podle § 37 odst. 2 a 5 stavebního zákona vydala stanovisko k návrhu ZÚR JMK a vyjádření k Vyhodnocení vlivů ZÚR JMK na udržitelný rozvoj území. Ve stanovisku MD uvedlo, že předložený návrh akceptuje požadavky související s rozvojovými záměry dopravní infrastruktury v působnosti Ministerstva dopravy na území Jihomoravského kraje, které jsou vymezeny v PÚR ČR a v její 1. Aktualizaci, schválené vládou ČR dne 15.04.2015. Dále MD ve stanovisku uvedlo výčet všech záměrů silniční dopravy vymezených jako návrhové a územní rezervy.

Z výše uvedeného je zřejmé, že se MD obsahem návrhu ZÚR JMK zabýval a s vymezení záměrů silniční infrastruktury souhlasil. MD akceptovalo ze záměrů páteřní sítě v územní rezervě pouze část dálnice D43, na kterou bylo jako kompenzační opatření uloženo zpracování územní studie.

Námítka č. 25, postup Ministerstva pro místní rozvoj při vydání jeho stanoviska k návrhu ZÚR JMK byl nezákonný, **se zamítá**.

Odůvodnění:

Jedná se o názor podatele.

MMR podle § 37 odst. 8 stavebního zákona vydalo stanovisko k návrhu ZÚR JMK z hlediska zajištění koordinace využívání území, zejména s ohledem na širší územní vztahy a mezinárodní závazky a souladu s PÚR ČR. MMR se těmito aspekty zabývalo v bodech 1. až 5. stanoviska.

V námitce je odkazováno na domnělé vady návrhu ZÚR JMK uvedené v předcházejících námitkách. Odkazujeme tedy na naše vyjádření k těmto námitkám.

Doplňujeme, že z námitky není zřejmé, v čem podatel spatřuje vady v zajištění koordinace využívání území, v rámci které posuzuje MMR návaznost navrhovaného řešení v návrhu ZÚR na sousední kraje a státy. Dodáváme, že právě podatelem navrhovaným řešením koncepce dopravy Ing. Strnada by nebyla zajištěna koordinace využívání území jak se sousedními kraji, tak s Rakouskem.

MMR vydáním stanoviska potvrdilo postup pořizovatele při pořizování ZÚR JMK, jako postup v souladu se stavebním zákonem.

Námitka č. 26, postup Agentury ochrany přírody a krajiny při vydání jejího stanoviska k návrhu ZÚR JMK byl nezákonný, **se zamítá.**

Odůvodnění:

Jedná se o názor podatele.

Agentura ochrany přírody a krajiny České republiky (dále „AOPK“) uplatnila na základě ustanovení § 37 odst. 2 stavebního zákona jako dotčený orgán dle zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, ve znění pozdějších předpisů stanovisko k návrhu ZÚR JMK.

Agentura v úvodu stanoviska doslovně uvádí: *„Vzhledem ke skutečnosti, že ZÚR se týká území celého Jihomoravského kraje, tedy území, kde je kompetentních více regionálních pracovišť Agentury, musela být podle vnitřních předpisů mezi nimi uzavřena dohoda, které z nich bude vyhotovovat stanovisko k této koncepci. Na základě dohody je tímto pracovištěm Regionální pracoviště Jižní Morava. Toto stanovisko se týká všech území v celém Jihomoravském kraji, kde je Agentura dle § 78 odst. 1 zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny v platném znění (dále jen „zákon“) orgánem ochrany přírody, tedy území chráněných krajinných oblastí, národních přírodních rezervací a národních přírodních památek včetně jejich ochranných pásem.“*

Z citovaného jednoznačně vyplývá, že předmětné stanovisko se týká všech území v celém JMK, tj. *území chráněných krajinných oblastí, národních přírodních rezervací a národních přírodních památek včetně jejich ochranných pásem.* Agentura objasnila dohodu, podle které v souladu se zásadou koncentrace promítnuté do ustanovení § 4 odst. 7 stavebního zákona a interních předpisů za všechna regionální pracoviště kde je Agentura dotčeným orgánem, uplatnilo stanovisko Regionální pracoviště Jižní Morava (dále RP Jižní Morava).

Ze stanoviska je zřejmé, že AOPK se věnovala všem plochám a koridorům, tj. včetně koridoru pro dálnici D52 neboť citují: *„RP Jižní Morava nemá připomínky k vymezeným plochám a koridorům s výjimkou koridoru TED 01 Zdvojení ropovodu Družba“ a plochy územní rezervy RDS10 I/40 Sedlec, obchvat.“*

Pořizovatel ZÚR JMK považuje za důvodné objasnit, že na rozdíl od Regionálního pracoviště Správy CHKO Bílé Karpaty jsou Správa CHKO Moravský Kras a Správa CHKO Pálava součástí (odděleními) Regionálního pracoviště Jižní Morava, a proto jsou jejich stanoviska zahrnuta ve stanovisku RP Jižní Morava.

Závěr:

V návrhu ZÚR JMK byla navržena **ucelená dopravní koncepce**. Koncepce „páteřní“ silniční infrastruktury je jasně stanovena a respektuje všechny koridory vymezené v PÚR: R43, R52, R55 a dopravní spojení S8. Pouze v části koridoru D 43 je navržena územní rezerva. K navrhovanému řešení bylo vypracováno Vyhodnocení vlivů ZÚR JMK na udržitelný rozvoj území, které obsahuje vyhodnocení vlivů na životní prostředí (dokumentace SEA). Žádný z navrhovaných záměrů obsažených v ZÚR JMK nebyl v rámci dokumentace SEA hodnocen jako nerealizovatelný tj. neproveditelný.

Opatření k dosažení požadované kvality ovzduší, jejímu udržení a dalšímu zlepšení, ze kterých vychází orgány ochrany ovzduší, veřejná správa a samospráva stanovuje Program zlepšování kvality ovzduší aglomerace Brno (květen 2016). Mezi opatřeními ke snížení emisí a požadovanému zlepšení kvality ovzduší stanovenými programem jsou **mimo jiné** i opatření územně plánovací, která jsou součástí řešení návrhu ZÚR JMK.

Účelem realizace navrhovaných komunikací je životní prostředí obyvatel zlepšit, nikoli zhoršit. Přitom platí, že největší zátěži jsou jednoznačně vystaveni obyvatelé centrální části Brna. Důvod pro trasování určitých

komunikací přes jmenovanou oblast (Bosonohy, Troubsko, Ostopovice atd.) je jednoduše v tom, že v této poloze mají dané komunikace největší potenciál ke zlepšení situace v centru Brna. Tento závěr považujeme za nezpochybnitelný.

MMR je si vědomo problémů v metropolitní rozvojové oblasti Brno, zejména v její jižní části, a proto v PÚR stanovilo úkol pro územní plánování pořídit územní studie řešící zejména vzájemné vztahy veřejné infrastruktury.

Je nutno konstatovat, že stávající podkladové studie neposkytují odpověď na otázku, zda lze dané stavby v tomto prostoru umístit či nikoliv, a to bez ohledu na to, kolik podkladových studií bylo k dispozici. Důvodem je právě to, že tyto studie nemodelovaly komplexně všechny záměry v území Brna a jeho okolí v celém příčinném řetězci „dopravní zatížení – imisní a hluková zátěž – zdravotní rizika obyvatel“. Bez takové studie není vhodné o otázce, kterou z variant D43 do území lze umístit či nikoliv, autoritativně rozhodnout. Proto je v návrhu ZÚR JMK uloženo zpracování územní studie, která dá odpověď na otázku, která z variant D43 a s ní související JZT je vhodnější jak z hlediska vlivů na obyvatelstvo tak z hlediska dopravní účinnosti.

Pořadí	N 03	Datum	14.06.2016	KEVIS kód		Č. j.	JMK 92702/2016
Obec (identifikační údaje)		název města:		město Modřice			
		osoba oprávněná jednat jménem města:		Ing. Josef Šiška, starosta			
Adresa / sídlo		Náměstí Svobody 93, 664 42 Modřice					
Téma		Dopravní silniční, územní studie					
Téma – jiné		Procesní					

Námítky

Námítka č. 1: Nesouhlas s koncepcí budoucího rozvoje silniční infrastruktury JMK v návrhu ZÚR JMK

Vymezení dotčeného území:

Území města a území, pro něž má být zpracována „Územní studie nadřazené dálniční a silniční síť ve vztahu k území Metropolitní rozvojové oblasti Brno“.

Odůvodnění námítky:

Zásady územního rozvoje jsou zásadním strategickým dokumentem kraje, jehož základním smyslem je podle § 36 odst. 1 zákona č. 183/2006 Sb. stavebního zákona stanovit zejména základní požadavky na účelné a hospodárné uspořádání území kraje, vymežit plochy nebo koridory nadmístního významu (včetně koridorů dopravních staveb) a stanovit požadavky na jejich využití. Tento požadavek předložený návrh ZÚR JMK nesplňuje, a to zejména z následujících důvodů:

1.1 Předchozí snahy Jihomoravského kraje o vydání „krajské“ územně plánovací dokumentace

Na území Jihomoravského kraje je již řadu let (v případě některých záměrů několik desítek let) plánována řada významných pozemních komunikací mezinárodního, celostátního či krajského významu, které mají tvořit páteřní silniční síť v kraji. Jedná se zejména o dálniční spojení Brna s Vídní, propojení dálnice DI s dálnicí (dříve rychlostní silnicí) D35, řešení dopravní situace na jih od Brna či problematiku polohy brněnského hlavního nádraží (tzv. ŽUB Brno).

Od vzniku krajů v roce 2000 vydal Jihomoravský kraj dvě územně plánovací dokumentace, a to konkrétně územní plán vyššího územního celku Břeclavsko v roce 2006 a předchozí verzi ZÚR JMK v roce 2011. Obě tyto územně plánovací dokumentace byly v celém rozsahu zrušeny Nejvyšším správním soudem (dále jen „NSS“), a to jeho rozsudky ze dne 25.11.2009, č. j. 3 Ao 1/2007 – 235, resp. ze dne 21.06.2012, č. j. 1 Ao 7/2011-526. Jihomoravskému kraji se tedy za celou dobu jeho existence, během více než 15 let, nepodařilo vydat žádnou územně plánovací dokumentaci, jež by nebyla jako celek zrušena soudem pro nezákonnost. Jihomoravský kraj je zároveň v současnosti jediným krajem, který aktuálně nemá účinnou krajskou územně plánovací dokumentaci (zásady územního rozvoje).

Předchozí ZÚR JMK, vydané dne 22. 9. 2011 a zrušené jako celek rozsudkem NSS ze dne 21. 6. 2012, č. j. 1 Ao 7/2011 – 526, byly řadou subjektů, včetně podatelů, kritizovány zejména pro důsledky v nich obsažené koncepce plánovaného rozvoje páteřní silniční infrastruktury. Podstatu této kritiky lze shrnout takto: Část území Jihomoravského kraje je dlouhodobě zatěžována nad míru nejvyšších přípustných hodnot znečištění ovzduší škodlivými látkami, zejména částicemi polévatého prachu, a hlukem. Převažujícím zdrojem tohoto nadlimitního zatížení je silniční doprava po stávajících komunikacích. Vymezené koridory pro záměry klíčových silničních staveb zasahují do nadlimitně zatíženého území a/nebo do něj přivádějí další dopravu. Nevyhnutelným důsledkem jejich realizace by tedy bylo další zvýšení zátěže tohoto území.

1.2 Dosavadní pořizování nových ZÚR JMK

K novému návrhu zadání ZÚR JMK uplatnilo město, jehož území by bylo dotčeno významnými záměry dopravní infrastruktury, včetně podatelů, požadavky, které směřovaly k odstranění vad předchozí verze ZÚR JMK. Město zejména požadovalo, aby došlo k řádnému vyhodnocení proveditelnosti záměrů, navrhovaných do ZÚR JMK, především dopravních staveb, a aby v návrhu nebyly vymezovány takové záměry, které budou vyhodnoceny jako nerealizovatelné, resp. veřejnoprávně nepovolitelné. Další požadavky města se týkaly mj. konkrétního způsobu provedení a metodologie vyhodnocení vlivů návrhu ZÚR JMK na životní prostředí a veřejné zdraví, včetně odborné oponentury, a variantního řešení koncepce rozvoje páteřní silniční infrastruktury kraje, jež by mělo být komplexně vyhodnoceno a srovnáno s koncepcí obsaženou v soudem zrušených ZÚR JMK.

Většinu těchto požadavků Jihomoravský kraj odmítl. V návaznosti na to bylo znova upozorněno, že tento přístup zvyšuje riziko opakování chyb, jež vedly ke zrušení předchozích ZÚR JMK. Naopak pokud by uvedeným základním požadavkům bylo vyhověno, mohlo by to výrazně zvýšit šanci, že nový návrh ZÚR JMK bude projednán a schválen bez zásadních nedostatků a následných sporů.

Návrh ZÚR JMK pro společné jednání, zveřejněný dne 23. 3. 2015, opět vymezil většinu koridorů pro záměry kapacitních silnic, jež byly obsaženy v předchozích, soudem zrušených ZÚR JMK. v centrální oblasti Jihomoravského kraje však vymezil pro všechny záměry nových dopravních staveb, s výjimkou záměru označeného jako „R52/JT“, územní rezervy. Plochy a koridory ostatních dopravních staveb v této oblasti mají být vymezeny až v budoucnu, na základě „Územní studie nadřazené dálniční a silniční sítě ve vztahu k území Metropolitní rozvojové oblasti Brno“. Řešení koncepce budoucí dopravní infrastruktury kraje, a v návaznosti na to i dlouhodobé „nadlimitní“ zátěž některých oblastí kraje, včetně území podatelů, by na základě toho bylo odloženo do neurčitě vzdálené budoucnosti.

1.3 Důvody rozporu aktuálního návrhu ZÚR JMK se zákonným účelem zásad územního rozvoje

Rovněž aktuální návrh ZÚR JMK pro veřejné projednání vymezuje v centrální oblasti kraje, v níž se kříží několik nejvýznamnějších existujících a plánovaných dopravních staveb celostátního, resp. mezinárodního významu (dálnice D1 a D2, dálnice D43, tzv. tangenty města Brna, dálnice D52, a jejich vzájemné propojení, letiště Brno-Tuřany, ŽUB Brno, vysokorychlostní tratě Praha-Brno-Ostrava a Brno – Břeclav – Vídeň) plochu s územními rezervami, v níž má být budoucí dopravní řešení a jeho realizovatelnost, zejména s ohledem na limity využití území, prověřeno až po vydání ZÚR JMK územní studií nazvanou „Územní studie nadřazené dálniční a silniční sítě ve vztahu k území Metropolitní rozvojové oblasti Brno“. Celková plocha území, pro které má být územní studie zpracována a ve kterém se nacházejí navržené územní rezervy pro uvedené dopravní stavby, zaujímá dle mapových podkladů k návrhu ZÚR JMK (schéma dopravní infrastruktury) stovky km² území v centrální části kraje. Tato oblast zahrnuje celé město Brno a cca 50 obcí v okolí Brna včetně města Modřice. Ve směru sever-jih oblast zaujímá cca 40 % celkové délky kraje.

Žádný z výše uvedených záměrů nemůže být realizován, resp. nemůže ani dojít ke specifikaci jeho vymezení v územních plánech, pokud chybí jednoznačné vymezení ploch a koridorů pro tyto záměry v ZÚR JMK. Bez tohoto vymezení rovněž nemůže být naplněn výše citovaný požadavek § 36 odst. 1 stavebního zákona, ani požadavek vyplývající z odst. 3 tohoto ustanovení, podle něž zásady územního rozvoje v nadmístních souvislostech území kraje zpřesňují a rozvíjejí cíle a úkoly územního plánování v souladu s politikou územního rozvoje, určují strategii pro jejich naplňování a koordinují územně plánovací činnost obcí.

ZÚR JMK z roku 2011 obsahovaly vymezení ploch a koridorů naprosté většiny významných dopravních staveb na území kraje. Pokud pořizovatel po zrušení těchto ZÚR JMK následně dospěl k závěru, že pro vymezení celkové koncepce dopravní infrastruktury kraje, resp. všech jejích podstatných součástí, nemá dostatek podkladů, měl si je bezodkladně opatřit přímo v rámci procesu pořizování nových ZÚR JMK. Není v souladu se zákonným účelem zásad územního rozvoje ani s cíli a úkoly územního plánování (k tomu viz podrobněji níže), jestliže místo toho pořizovatel navrhuje vymezení územních rezerv pro řadu významných dopravních staveb

a stanoví požadavek na zpracování územní studie, čímž se vymezení celkové koncepce rozvoje dopravní infrastruktury kraje i řešení problému nadlimitní zátěže některých lokalit odsouvá nejméně o několik dalších let.

V textové části Odůvodnění ZÚR JMK nelze mimo nalézt věcné zdůvodnění, proč nebylo možné prověřit otázky, jež mají být obsahem „Územní studie nadřazené dálniční a silniční sítě“, během téměř čtyř let pořizování návrhu ZÚR JMK. v příloze zadání ZÚR bylo uvedeno 262 podkladových dokumentů pro zpracování návrhu, včetně několika územních studií, (například „Model silniční dopravy pro síť Jihomoravského kraje“ nebo „Zhodnocení potenciálu území a modelových stavů silniční sítě Jihomoravského kraje a Model silniční dopravy pro síť JMK“). Je tedy nedůvodné tvrdit, že pro zpracování návrhu ZÚR, obsahujícího komplexní řešení území kraje, včetně koncepce rozvoje dopravní infrastruktury, nebyl k dispozici dostatek podkladů. Pokud by bylo zpracování nové územní studie skutečně nezbytné, mohl pořizovatel zahájit její přípravu v nejbližších měsících po zrušení předchozího ZÚR JMK (v druhé půli roku 2012).

1.4 Vymezení územní rezervy pro „Jihozápadní tangentu“

Dále návrh ZÚR JMK vymezuje dvě varianty územních rezerv pro záměr „jihozápadní tangenty“. Koridory těchto územních rezerv prochází územím, kde jsou překračovány nejvyšší přípustné limity zatížení území (limity zatížení hlukem a prachovými částicemi PM₁₀), a to zejména na území obcí Troubsko, Ostopovice, Moravany, Nebovidy, Želešice, Modřice, Ponětovice, Blažovice, Jiříkovice, Tvarožná, Šlapanice, a městských částí Brno-Bosonohy, Brno-Tuřany a Brno-Chrlice.

Na str. 238 textové části odůvodnění návrhu ZÚR JMK je uvedeno, že *Jíl, její funkce či existence je velmi úzce spjata s variantami dálnice D43, s napojením na D52/JT a celkovým vytižením dálniční o silniční sítě jádrového území 083 metropolitní rozvojové oblasti Brno s ohledem na další fragmentaci krajiny i vysokou kumulaci stávajících i navrhovaných dopravních staveb a jiných záměrů, které dále zvyšují koncentraci dopadů automobilové dopravy na životní prostředí a lidské zdraví dotčeného území.* Toto tvrzení je samo o sobě správné, avšak je chybou, že k tomuto vyhodnocení ve vzájemných souvislostech nedošlo již v rámci pořizování návrhu ZÚR JMK, ale je odkládáno do neurčitě budoucnosti, přičemž území několika obcí bude zároveň „blokováno“ dvěma variantami územních rezerv.

Je zcela zřejmé, že „jihozápadní tangentu“ by byla zdrojem další hlukové a imisní zátěže v uvedeném území, v němž je nepřipustné vymezovat další takovéto zdroje. Záměr „jihozápadní tangenty“ by navíc rozdělil území města Modřice a dalších dotčených obcí a stal by se bariérou jejich územního rozvoje.

Základní zákonný účel vydání ZÚR JMK, který měl tento strategický dokument plnit již nejpozději od 1. 1. 2012 (viz § 187 odst. 3 stavebního zákona), by tedy v případě schválení předloženého návrhu ZÚR JMK zůstal nenaplněn.

1.5 vymezení územní rezervy pro 15278 Modřice, severní obchvat (RDS33)

Návrh ZÚR JMK vymezuje územní rezervu pro silnici 111/15278 pro zajištění propojení jižní části města Brna s širší aglomerací jižně krajského města plnící funkci alternativního spojení k přetížené ulici Vídeňská jako severní obchvat Modřic (**RDS33**). Územní rezerva vychází z Generelu krajských silnic. Přeložka silnice je připojena na ulici Moravanskou a dále pokračuje severně na Heršpice. Trasa odvede dopravu mimo zastavěné území obcí a napojí nové rozvojové plochy.

Navržená řešení územních rezerv naplňují prioritu (23) politiky územního rozvoje – vytvářet předpoklady pro lepší dostupnost území a zkvalitnění dopravní a technické infrastruktury, prioritu (8) ZÚR JMK – vytvářet územní podmínky pro rozvoj a zkvalitnění krajské silniční sítě včetně potřebných infrastrukturních úprav. Vymezení územních rezerv pro silnice II. a III. třídy současně reaguje na požadavky na uspořádání a využití území **OB3** metropolitní rozvojové oblasti Brno vymezené v ZÚR JMK – podporovat v silniční dopravě průchod nadřazené dopravní sítě metropolitní oblastí a rozvedení dopravních proudů do koridorů, které budou schopny ochránit dotčená sídla metropolitní oblasti před nadbytečnou dopravou při eliminaci negativních dopadů dopravy na životní prostředí.

Koridor územní rezervy prochází územím Modřic, kde jsou překračovány nejvyšší přípustné limity zatížení území (limity zatížení hlukem a prachovými částicemi PM₁₀) tak jak je uvedeno v textu odůvodnění námítky k bodu 1.4.

Požadujeme, aby trasování severního obchvatu vycházelo ze záměrů řešení dopravy na území města Brna s využitím tzv. Moravanských mostů, mostu u soutoku Svratka-Svitava a napojení na D2 u IKEI.

Námítka č. 2: Nesouhlas s navrženým vymezením územních rezerv pro kapacitní komunikace a s řešením vymezení kapacitních komunikací v centrální oblasti kraje až v budoucnu na základě „Územní studie nadřazené dálniční a silniční sítě ve vztahu k území Metropolitní rozvojové oblasti Brno“

Vymezení dotčeného území:

Celé území kraje, území města a území, pro něž má být zpracována „Územní studie nadřazené dálniční a silniční sítě ve vztahu k území Metropolitní rozvojové oblasti Brno“.

Odůvodnění námítky:

Zveřejněný návrh ZÚR JMK dále v rozporu se smyslem a účelem samotného institutu územní rezervy, vyplývajícího z § 36 odst. 1 věty třetí stavebního zákona. Územní rezerva má podle tohoto ustanovení sloužit k prověření potřeby a plošných nároků pro jednotlivý záměr ve vymezené ploše nebo koridoru. To však nemůže znamenat, že bude tímto způsobem prověřován nikoli jen jednotlivý dílčí záměr či záměry, ale celková koncepce budoucí páteřní silniční infrastruktury, která je, resp. má být, klíčovou součástí ZÚR JMK, jež má být právě při pořizování ZÚR JMK jako celek posouzena, vyhodnocena a má o ní být rozhodnuto.

Podatel v této souvislosti dále poukazuje na znění § 38 odst. 2 stavebního zákona, podle něž, pokud návrh zásad územního rozvoje obsahuje varianty řešení, musí před jeho veřejným projednáním podle § 39 stavebního zákona zastupitelstvo kraje rozhodnout o výběru jedné z variant (a to mj. na základě vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj). Toto ustanovení souvisí s výše uvedenými požadavky na komplexní, koncepční a jednoznačné řešení regulace území prostřednictvím zásad územního rozvoje. Není možné akceptovat obcházení těchto požadavků formou extenzivního vymezování územních rezerv, navíc v různých variantách pro stejný či stejné záměry. Dovedeno ad absurdum by tak vydané zásady územního rozvoje mohly obsahovat převážně či dokonce výhradně územní rezervy.

I z tohoto důvodu zároveň schválení předloženého návrhu ZÚR JMK představovalo ve výše uvedeném smyslu neproporcionální zásah do práv města, na jehož území jsou vymezeny územní rezervy. Bylo by tomu tak i z toho důvodu, že vymezení územních rezerv znemožňuje městu využít takto „zablokované“ území v souladu spotřebami jeho územního rozvoje, včetně potřebné výstavby. Návrh ZÚR JMK v navržené podobě tedy nejenže nevytváří předpoklady pro výstavbu republikových a nadmístních záměrů dopravní infrastruktury, ale dokonce naopak znemožňuje městu, aby tyto předpoklady vytvářelo svým územním plánem pro záměry místního významu.

Námítka č. 3: Nesouhlas s tím, že návrh neobsahuje účinná opatření k řešení nadlimitního zatížení částí území kraje nadlimitním hlukem a imisemi, jejichž zdrojem je silniční doprava

Vymezení dotčeného území:

Celé území kraje, území města a území, v nichž jsou překračovány zákonem stanovené nejvyšší přípustné hodnoty (limity) zatížení území.

Odůvodnění námítky:

Výše citovaná ustanovení § 18 odst. 1 a 2 stavebního zákona vyžadují, aby nástroje územního plánování, tedy i zásady územního rozvoje, zajišťovaly předpoklady pro udržitelný rozvoj území.

3.1 Stav zatížení území v centrální části Jihomoravského kraje

Z dostupných údajů o existující zátěži části území Jihomoravského kraje, v níž návrh ZÚR JMK vymezuje koridory pro záměry a územní rezervy záměrů silničních staveb (zejména jižní část území Statutárního města Brna a jeho nejbližšího okolí), vyplývá důvodný předpoklad, že některé tyto záměry, a zároveň celková koncepce rozvoje dopravní infrastruktury, kterou návrh ZÚR JMK „implicitně“ předpokládá, resp. preferuje, nejsou realizovatelné, a to s ohledem na závazné veřejnoprávní limity zatížení území. Zejména v oblasti městské části Brno – Bosonohy a v přilehlých obcích (v celém pásu od Troubska přes Ostopovice, Moravany, Modřice až po Ponětovice, Blažovice, Jiříkovice, Holubice, atd.) jsou dlouhodobě překračovány zákonné limity znečištění ovzduší.

V této souvislosti je možné poukázat například na výsledky měření znečištění ovzduší polétavým prachem (částice PM₁₀) měřících stanic v Brně-Tuřanech, která byla do roku 2010 nejbližší měřící stanicí k území v jižní části brněnské aglomerace, kde se nachází také město Modřice, jimž prochází dálnice D1 a 02 a kde by se nacházely další dopravní stavby dle koncepce prosazované Jihomoravským krajem, a v Brně-Bohunicích, která je tomuto území nejbližší stanicí od roku 2010. Obdobně lze poukázat také na dlouhodobé překročení

nejvyšších přípustných limitů zatížení území hlukem z automobilové dopravy v některých částech území Jihomoravského kraje, kde „Koncepční scénář C“ předpokládá realizaci dalších dopravních staveb a tedy i další nárůst zátěže v již nadlimitně zatíženém území, což potvrzují „hlukové výjimky“, vydávané Krajskou hygienickou stanicí Jihomoravského kraje.

Na vymezování jednotlivých záměrů v zásadách územního rozvoje je tedy třeba nahlížet celostním způsobem, a to zvláště tehdy, je-li zamýšleno vícero záměrů v již dosti zatížené části území (imise, hluk apod.). To jinými slovy znamená, že při stanovení požadavků na uspořádání a využití území a úkolů pro územní plánování ve vztahu k určitému záměru musí být zohledněna jak současná zátěž území, tak i veškeré plánované záměry, kumulace, jejichž vlivů by mohla mít negativní vliv na ovzduší a hlukovou situaci v dané oblasti. v případě zjištění takových vlivů by měla být též koncipována přiměřená kompenzační opatření.“

K tomu dále podatel poukazuje, že do území nadlimitně zatíženého hlukem nelze bez dalšího automaticky umísťovat stavby, které sice každá jednotlivě nepřitíží svým provozem dotčenému území nijak výrazně, ale v součtu jednotlivých případů znamenají postupné a významné přitěžování již nyní existující nadlimitní zátěži v území.

3.2 Rozpor aktuálního návrhu ZÚR JMK s požadavkem udržitelného rozvoje území

Zvýše uvedeného vyplývá, že pořizovatel nemůže při vymezování záměrů v zásadách územního rozvoje ignorovat současnou úroveň zatížení dotčeného území. Naopak musí prověřit, zda má plánovaný záměr vůbec šanci na realizaci v navazujících řízeních. Tím více v tomto případě nabývá na důležitosti celkové posouzení vlivů budoucí páteří silniční sítě kraje a nikoli posuzování jen dílčích úseků staveb s tím, že v „jádrové oblasti“ budou vymezeny jen územní rezervy. Jestliže není ani rámcově vyhodnoceno, zda je budoucí realizace záměrů, pro něž návrh ZÚR JMK vymezuje územní rezervy, vůbec (za jakýchkoli reálných podmínek) možná a přípustná, je tím zpochybněna celá koncepce budoucí podoby dopravní infrastruktury kraje, z níž návrh ZÚR JMK „implicitně“ vychází. V tom případě nelze považovat za řádně posouzené ani ty součásti této budoucí koncepce, pro které jsou vymezeny „návrhové“ plochy a koridory (D52, D52/JT). v takovém případě pak není jejich vymezení ani dostatečně odůvodněno.

V oblastech, kde jsou dlouhodobě překračovány nejvyšší přípustné hodnoty znečištění ovzduší a hlučnosti, je povinností příslušných orgánů veřejné správy neprodleně aplikovat veškerá možná konkrétní a účinná opatření k nápravě tohoto protiprávního stavu. Pro orgány územního plánování to specificky vyplývá z § 19 odst. 1 písm. c) stavebního zákona, podle něž je úkolem územního plánování podle prověřovat rizika s ohledem na veřejné zdraví a z § 19 odst. 2 stavebního zákona, odkazujícího na povinnost posouzení vlivu územně plánovací dokumentace a udržitelný rozvoj území. Nezbytnost provedení územně plánovacích opatření v případě překročení imisních limitů znečištění ovzduší stanoví i zákon č. 201/2012 Sb. o ochraně ovzduší. Z rozsudku Soudního dvora EU ve věci C-237/ 07 přitom vyplývá, že tato opatření musí být přijímána i v případě, že překročení limitů pouze hrozí.

Návrh ZÚR JMK je tedy ze všech výše uvedených důvodů v rozporu s cílem územního plánování vytvářet předpoklady pro udržitelný rozvoj území, s výše citovanými úkoly územního plánování a s povinností pořizovatele i dalších orgánů řešit prostřednictvím ZÚR JMK nadlimitní zatížení částí území kraje.

Z tohoto důvodu by jeho schválení zároveň představovalo neproporcionální zásah do práv města, jehož území je dotčeno současným stavem nadlimitního zatížení území, a jejich obyvatel, neboť ZÚR JMK

v takto navržené podobě by nevedly k minimalizaci zásahu do jejich práv, včetně práva na samosprávu, neboť by nepředstavovaly „nejšetrnějším ze způsobů vedoucích ještě rozumně k zamýšlenému cíli“ ve smyslu usnesení svého rozšířeného senátu NSS ze dne 21. 7. 2009, č. j. 1 Ao 1/2009 – 120.

Námítka č. 4: Nesouhlas s provedeným srovnáním a vyhodnocením alternativních koncepcí rozvoje silniční infrastruktury Jihomoravského kraje

Vymezení dotčeného území:

Celé území kraje, území města.

Odůvodnění námítky;

Podatel je přesvědčen, že s ohledem na již výše popsané skutečnosti mělo v rámci pořizování návrhu ZÚR JMK a posuzování jeho vlivů na životní prostředí veřejné zdraví a udržitelný rozvoj území dojít k objektivnímu a všestrannému srovnání koncepcí dopravní infrastruktury, označených v části G.4.1 návrhu odůvodnění

ZÚR JMK jako Koncepční scénář B „Rozvojový – studie Strnad“ a Koncepční scénář C – „Rozvojový – Generel dopravy JMK, R43 v Bystrcké stopě“. Tyto koncepce jsou v odůvodnění návrhu srovnány pouze z dopravního hlediska. Bez přesvědčivého odůvodnění, zejména zcela bez zohlednění dopadů jednotlivých koncepcí na životní prostředí, veřejné zdraví a jejich ekonomických aspektů, je jako jednoznačně lepší označena oficiální varianta Koncepční scénář C.

Navrhovatelé jsou přesvědčeni, že jedním z hlavních úkolů při pořizování ZÚR JMK mělo být právě řádné srovnání obou uvedených dopravních koncepcí ze všech významných hledisek (dopravní, environmentální, ekonomické). Měl být přitom přihlédnuto k tomu, že základním rozdílem mezi oběma koncepcemi je, že konceptní scénář „B“ (podle Ing. Strnada) je založen na základní myšlence odvedení dopravy z urbanizovaných oblastí, zatímco konceptní scénář „C“ počítá s pokračujícím a narůstajícím zavlékáním tranzitní dopravy do urbanizovaných oblastí (zejména) města Brna,

4.1 Absence srovnání vlivů koncepcí dopravy na životní prostředí, veřejné zdraví a udržitelný rozvoj

Návrh ZÚR JMK ani vyhodnocení „SEA“ neobsahuje vyhodnocení synergických a kumulativních vlivů záměrů, tvořících „Koncepční scénář C“. Nezabývá se otázkou, zda je tento scénář při současném stavu zatížení území realizovatelný. Nebere rovněž v úvahu závěry výše citovaných odborných studií doc. Martiše, MUDr. Volfa a RNDr. Kostkana, podle nichž je konceptní scénář B (podle návrhu Ing. Strnada) z hlediska ochrany zdraví obyvatel aglomerace Brno a město Brno výhodnější a šetrnější a zároveň by při realizaci konceptního scénáře „C“ by došlo k závažnějším významným negativním vlivům na příznivý stav lokalit soustavy NATURA 2000.

Vzájemné neposouzení uvedených koncepcí rozvoje dopravní infrastruktury Jihomoravského kraje představuje rovněž neproporcionální zásah do práv města, na jehož území jsou součástí konceptního scénáře „C“ (ať jako „návrhové“ plochy a koridory nebo jako územní rezervy). Bylo by tomu tak i z toho důvodu, že vymezení územních rezerv znemožňuje městu využít takto „zablokované“ území v souladu s potřebami jeho územního rozvoje, včetně potřebné výstavby. Návrh ZÚR JMK v navržené podobě tedy nejenže nevytváří předpoklady pro výstavbu republikových a nadmístních záměrů dopravní infrastruktury, ale dokonce ve vztahu k záměrům místního významu naopak znemožňuje městu, aby tyto předpoklady vytvářelo svým územním plánem.

4.2 Absence srovnání ekonomických aspektů

Návrh ZÚR JMK dále vůbec nebere v úvahu ekonomické aspekty obou konceptních variant. Podatel je přitom přesvědčen, že varianta označená jako „konceptní scénář B“ by byla mnohem levnější při současné menší zátěži (resp. výrazném zlepšení) životního prostředí a lepší dopravní účinnosti, zejména pokud jde o co nejkratší a nejpřímější vedení tranzitní dopravy přes území kraje i České republiky. Nákladnost varianty „C“ přitom může být dalším důvodem její faktické nerealizovatelnosti.

Námítka č. 5: Nesouhlas s provedeným vyhodnocením vlivů návrhu na životní prostředí a trvale udržitelný rozvoj

Vymezení dotčeného území:

Celé území kraje, území města a území, pro něž má být zpracována „Územní studie nadřazené dálniční a silniční síti ve vztahu k území Metropolitní rozvojové oblasti Brno“.

Odůvodnění námítky:

Účelem posouzení SEA je získat objektivní odborný podklad pro vydání územně plánovací dokumentace, který bude komplexně hodnotit všechny vlivy, které by mohly být navrženými záměry způsobeny (srov. § 1 odst. 3 a další ustanovení zákona Č. 100/2001 Sb.). Příloha ke stavebnímu zákonu v bodě 6. stanoví, že vyhodnocení vlivů zásad územního rozvoje na životní prostředí pro účely SEA má obsahovat mimo jiné také zhodnocení stávajících a předpokládaných vlivů včetně vlivů synergických a kumulativních. Jak uvedl NSS ve svém rozsudku ze dne 21. 6. 2012, č. j. 1 Ao 7/2011 – 526 (o zrušení předchozích ZÚR JMK) „*kumulativní {hromadný vliv} je dán součtem vlivů stejného druhu, např. více menších zdrojů oxidu dusíkatého umístěných blízko sebe způsobí významný vliv na ovzduší „nahromaděním“ těchto emisí, přičemž při posuzování jednotlivých zdrojů izolovaně by takový vliv nemusel být shledán. Synergický (společný) vliv vzniká působením vlivů různého druhu a je od těchto vlivů odlišný, např. současné působení vícero zdrojů různých emisí (průmyslové objekty, povrchové doly, automobilová doprava, letecká doprava).*“

5.1 Obecně k posuzování vlivů územních rezerv a synergických a kumulativních vlivů záměrů obsažených v územně plánovací dokumentaci

Podle § 36 odst. 1 stavebního zákona ve znění účinném od dne 1. 1. 2013 se stanovené využití územní rezervy z hlediska vlivů na životní prostředí neposuzuje. v takovém případě je však otázkou, zda může být posouzení SEA objektivní a komplexní, jestliže v jeho rámci nebudou vůbec zohledněny budoucí vlivy těch záměrů, které byly vymezeny formou územní rezervy. Podle názoru podatele uvedená právní úprava může v praxi vést k důsledkům, odporujícím obecným zásadám práva životního prostředí, zejména principu komplexního hodnocení vlivů lidských činností a záměrů na území tak, aby nedocházelo k jeho zatěžování nad míru únosného zatížení (§ 11 a § 12 odst. 2 zákona č. 17/1992 Sb. o životním prostředí) a principu předběžné opatrnosti podle § 13 tohoto zákona.

I v obecné rovině tedy může být vynětí byt jen jediné územní rezervy pro záměr s významnými dopady na životní prostředí a lidské zdraví z vyhodnocení SEA pro návrh ZÚR problematické a může podle názoru podatelů vést ke zkreslení celkového výsledku posouzení.

Tím spíše pak citovaná právní úprava, podle které se vlivy územních rezerv v rámci procesu SEA neposuzují, nemůže v praxi sloužit k tomu, aby se pořizovatel ZÚR vyhnul posouzení vlivů celého komplexu zásadních záměrů ovlivňujících životní prostředí, tedy v případě ZÚR JMK celé páteřní dopravní síť.

Ve vztahu ke koncepci rozvoje silniční infrastruktury a jejím důsledkům, a tedy ani k ZÚR JMK jako celku, není za těchto okolností naplněn rovněž úkol vyplývající z § 19 odst. 2 stavebního zákona, tedy posouzení vlivů ZÚR JMK na udržitelný rozvoj území. Bez vyhodnocení vlivů záměrů, pro které byly navrženy územní rezervy, nemůže být ani přibližně stanoveno celkové předpokládané zatížení území kraje, resp. jeho jednotlivých částí.

5.2 Nedostatečnost posouzení kumulativních a synergických vlivů záměrů obsažených v návrhu ZÚR JMK

Specificky lze k této problematice uvést, že dosud nikdy nebyly posouzeny zejména kumulované a synergické, současné i budoucí, vlivy (ve vzájemném působení) záměrů rozšíření dálnice D1 na šestipruhovú uspořádání, dálnic D43 a D52 (včetně záměru „D52/JT“), a to především jejich vlivy na veřejné zdraví. Dále schází posouzení vlivů přivedení dopravy z transevropského Baltsko-Adriatického koridoru prostřednictvím vymezených záměrů D52 a „D52/JT“ na obce v okolí Brna, město Modřice i na město Brno samotné.

Návrh ZÚR JMK a s ním související vyhodnocení SEA v důsledku excesivního použití územních rezerv tyto problémy opětovně odsouvá do budoucna. Tento postup pořizovatele je v rozporu rovněž s požadavkem § 19 odst. 1 písm. c) a bodu 6. Přílohy stavebního zákona ve spojení s § 3 a § 177 odst. 1 správního řádku, z nichž vyplývá potřeba získání objektivní odborného podkladu, týkajícího se aktuální zátěže životního prostředí v územní, které územně plánovací dokumentace řeší.

Vyhodnocení „SEA“ pro návrh ZÚR JMK se dále vůbec nevyrovnává se závěry odborných studií „Posouzení dopravních koncepcí pro Jihomoravský kraj z hlediska relevantních aspektů jejich dopadů na veřejné zdraví a životní prostředí“, jejímž autorem je doc. RNDr. Miroslav Martiš, CSc., a „Posouzení dopravních koncepcí pro Jihomoravský kraj z hlediska relevantních aspektů jejich dopadů – vlivů na veřejné zdraví a životní prostředí“ MUDr. Miroslava Volfa, PhD, a dále studie *Posouzení vlivů dopravních koncepcí JMK (návrhů rozvoje páteřní silniční sítě) z hlediska možných střetů s lokalitami soustavy NATURA 2000*, jejímž autorem je RNDr. Vlastimil Kostkan, PhD. Ze všech těchto studií vyplývá, že realizací „Koncepčního scénáře C“, tedy koncepce rozvoje páteřní silniční infrastruktury, vymezené ve zrušených ZÚR JMK z roku 2011 a implicitně obsažené rovněž v aktuálním návrhu, by došlo k závažnějším významným negativním vlivům na veřejné zdraví i na příznivý stav lokalit soustavy NATURA 2000 než při realizaci „Koncepčního scénáře B“, tedy koncepce podle návrhu Ing. Strnada. Všechny tyto studie byly přitom pořizovateli návrhu k dispozici jako součást připomínek k návrhu pro společné jednání a bylo povinností pořizovatele je předat zhotoviteli vyhodnocení SEA a MŽP jako příslušnému dotčenému orgánu.

Podatel ve vztahu k vadám posouzení vlivů návrhu ZÚR JMK na životní prostředí a veřejné zdraví, resp. udržitelný rozvoj území shrnují, že postup pořizovatele lze označit jako specifický, jež má vést k napřed částečnému a poté (formou aktualizace ZÚR JMK) úplnému vymezení pořizovatelem, resp. Jihomoravským krajem, prosazované koncepce páteřní silniční sítě (k tomu viz podrobněji námitku č. 8), aniž by tato koncepce jako celek byla posouzena z hlediska svých vlivů na udržitelný rozvoj území, životní prostředí a veřejné zdraví, včetně kumulativních a synergických vlivů. Jde o obcházení smyslu posuzování vlivů návrhu zásad územního rozvoje na udržitelný rozvoj území, životní prostředí a tedy i příslušné právní úpravy.

Závěry:

-podatel požaduje, aby návrh ZÚR JMK i vyhodnocení vlivů návrhu na udržitelný rozvoj území byly přepracovány tak, aby pro klíčové stavby silniční infrastruktury v centrální oblasti kraje neobsahovaly územní

rezervy, ale návrhové plochy a koridory;

- návrh ZÚR JMK musí obsahovat ucelenou koncepci rozvoje páteřní silniční infrastruktury kraje, která bude jako celek řádně posouzena z hlediska svých vlivů na životní prostředí a veřejné zdraví, dopravní funkčnosti, ekonomických nákladů a dalších aspektů udržitelného rozvoje v souladu s požadavky právních předpisů;
- v ZÚR JMK lze vymezit plochy a koridory pouze pro takové dopravní stavby, resp. takovou koncepci rozvoje páteřní silniční infrastruktury, která nepovede k dalšímu překračování únosného zatížení území (veřejnoprávních limitů), ale naopak přispěje k dodržování těchto limitů na celém území kraje;
- součástí této koncepce nemohou být záměry dopravních staveb, které by zaváděly další dopravní a tím i imisní a hlukovou zátěž do již dnes nadlimitně zatíženého území;
- naopak musí jít o takovou koncepci, jejímž důsledkem bude co nejrychlejší náprava současné nadlimitní a tedy i protiprávní zátěže části území kraje a města Modřice, včetně odvedení tranzitní dopravy z brněnské aglomerace;
- při hledání řešení, odpovídající výše uvedeným požadavkům, musí být objektivně posouzeny, a to ze všech relevantních hledisek (dopravní, ekonomické, environmentální) existující návrhy dopravních koncepcí pro Jihomoravský kraj, včetně koncepce označené v odůvodnění návrhu ZÚR JMK jako „Koncepční scénář B – „Rozvojový – studie Strnad“;
- pokud je pro splnění výše uvedených cílů nezbytné zpracování územní studie či jakýchkoli dalších podkladů, nad rámec podkladů již existujících, musí se tak stát v rámci procesu pořizování aktuálního návrhu ZÚR JMK, aby vydané ZÚR JMK splnily výše uvedené požadavky;
- námítky byly schváleny Radou města Modřice dne 24. května 2016 usnesením č. 19R-9.1.1/2016 a usnesením č. 19R-9.1.2/2016.

Vyhodnocení námitek

Z hlediska věcného obsahu bylo v předmětném podání formulováno 5 samostatných námitek. Námítky jsou samostatně odůvodněny. Území dotčené námitkou je celé území Jihomoravského kraje.

Námítka č. 1, nesouhlas s koncepcí budoucího rozvoje silniční infrastruktury JMK v návrhu ZÚR JMK, **se zamítá.**

Odůvodnění:

K pořizování územně plánovací dokumentace krajem, uvádíme:

JMK v souladu se stavebním zákonem zahájil v roce 2007 pořizování ZÚR, které v roce 2011 vydal. Po vydání zrušujícího rozsudku NSS v roce 2012 JMK neprodleně zahájil pořizování nových ZÚR JMK. NSS nespochybnil koncepci ZÚR JMK, ale uvedl nový náhled na posouzení kumulativních a synergických vlivů v procesu SEA. Do rozhodnutí soudu probíhalo hodnocení SEA v ZÚR v ostatních krajích obdobně, proto JMK nepředpokládal nedostatky v dokumentaci; tento předpoklad byl potvrzen i souhlasným stanoviskem SEA k následně zrušeným ZÚR JMK. Nejvyšší správní soud tak svým rozsudkem k ZÚR JMK vyslovil jiný právní názor, než jaký do té doby státní správa zastávala.

K uplatněným požadavkům obcí k zadání ZÚR JMK uvádíme, že veškeré požadavky uplatněné při projednávání zadání ZÚR JMK byly vyhodnoceny v souladu s platnou legislativou v souladu se stavebním zákonem i s rozsudkem 1 Ao 7/2011 – 526 (dále také Rozsudek). K požadavkům společně uplatněným obcemi Blažovice, Dolní Dunajovice, Jinačovice, městem Modřice a obcemi Moravany, Nebovidy, Ostopovice, Ponětovice a Želešice k návrhu Zadání ZÚR JMK považujeme za potřebné objasnit základní principy, podle kterých bylo při vypořádání požadavků postupováno.

- i) V případě, že se jednalo o požadavky věcné, které byly v návrhu Zadání ZÚR JMK již obsaženy nebo jsou uloženy stavebním zákonem, nebylo důvodné je do návrhu zadání doplňovat/dublovat. Mezi tyto požadavky patří požadavky „...aby v zadání ZÚR JMK byl výslovně uveden požadavek na vyhodnocení proveditelnosti v něm uvedených záměrů, zejména záměrů staveb dopravní infrastruktury a to včetně záměrů vymezených v platné Politice územního rozvoje ČR...“ a „...aby v zadání ZÚR JMK bylo výslovně uvedeno, že záměry, které budou v procesu pořizování ZÚR JMK vyhodnoceny jako nerealizovatelné či (veřejnoprávně) nepovolitelné, budou z návrhu ZÚR JMK vypuštěny...“. Důvody, proč pořizovatel vyhodnotil požadavky tak jak výše uvedeno byly vždy objasněny ve vypořádání předmětných požadavků. Dále nebylo důvodné do návrhu zadání doplňovat/dublovat také požadavky vztahující se k metodologii, protože

požadavek, aby obsah ZÚR JMK a Vyhodnocení vlivů... odpovídal obsahu zásad územního rozvoje podle stavebního zákona, již byl obsažen v kap. 21 návrhu Zadání ZÚR JMK. k tomu upřesňujeme, že požadavek na srozumitelný popis použitých metod vyhodnocení je obsažen v bodě 7 přílohy stavebního zákona.

- j) V případě, že se jednalo o požadavky procesní, nemohlo být požadavkům vyhověno, neboť úkolem zadání ZÚR JMK je stanovit požadavky na obsah ZÚR JMK, nikoli „předepisovat“ jakým způsobem mají věcné požadavky naplnit osoby vykonávající projektovou činnost (projektant ve smyslu stavebního zákona), ke které mají oprávnění podle příslušného zákona (zejména podle zákona č. 360/1992 o výkonu povolání autorizovaných architektů a o výkonu povolání autorizovaných inženýrů a techniků činných ve výstavbě, ve znění pozdějších předpisů a zákona č.100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí, ve znění pozdějších předpisů). Mezi tyto požadavky patří požadavky týkající se konkrétního způsobu provedení.
- k) V případě, že se jednalo o požadavky, které jako povinnost stavební zákon nestanovuje, nebylo požadavku vyhověno, neboť pořizovatel územně plánovací dokumentace v rámci přenesené působnosti může vykonávat činnosti, ke kterým je stavebním zákonem zmocněn. Mezi tyto požadavky patří požadavky týkající se nezávislé odborné oponentury, kterým nebylo vyhověno, neboť stavební zákon povinnost zpracovat odbornou oponenturu neukládá.
- l) V případě, že se jednalo o požadavky k doplnění seznamu podkladů o další podklady, bylo požadavkům vyhověno a seznam byl doplněn s výjimkou případů, kdy již byl podklad v seznamu obsažen. Mezi tyto požadavky patří např. požadavek na *doplnění dokumentu „Posouzení koncepční páteřní silniční sítě pro JMK v kontextu TEN-T a PÚR ČR“ z roku 2012*, kterému bylo vyhověno.

K argumentu, že většinu těchto požadavků obcí k návrhu zadání ZÚR JMK kraj odmítl, uvádíme, že všechny požadavky (tj. včetně požadavků od výše uvedených obcí) byly vyhodnoceny v souladu se stavebním zákonem, předmětná vyhodnocení byla zdůvodněna a objasněna ve „Vyhodnocení požadavků uplatněných v rámci projednání návrhu Zadání ZÚR JMK“. Do Zadání ZÚR JMK byly doplněny relevantní podklady a požadavky do „Seznamu podkladů“ (tj. jak předmětný rozsudek, tak i studie předkládané regionálními seskupeními a veřejností) mezi podklady pro zpracovatele ZÚR JMK. a to nejen na základě podnětů obdržených v rámci projednání návrhu zadání od veřejné správy (tj. od orgánů státní správy a samosprávy – obcí) a veřejnosti, ale i podnětů vlastních (tj. pořizovatele v rámci zpracování návrhu předmětného zadání).

JMK, vědom si důsledku rozsudku soudu a složitosti posuzování kumulativních a synergických vlivů v Brně a jeho zázemí, vyzval již v roce 2012 Brno k souběžnému pořizování nového ÚPmB a ZÚR JMK, od kterého očekával ověření dopadů řešení ZÚR JMK do územního plánu Brna (tj. ověření řešení ve větší podrobnosti, než umožňují ZÚR). Do procesu pořizování nových ZÚR JMK také výrazně zasáhla novela SZ účinná od 01. 01. 2013, která omezila podrobnost řešení příslušející jednotlivým druhům ÚPD.

Stavební zákon v § 36 odst. 2 umožňuje v zásadách územního rozvoje uložit prověření vybraných ploch a koridorů územní studií. Ve vymezené ploše však není rozhodování o změnách v území podmíněno zpracováním územní studie. Zadání ZÚR JMK v bodě 15. uložilo projektantovi vyhodnotit potřebu uložení územní studie. v průběhu pořizování současných ZÚR vyhodnotil projektant ve vztahu k území metropolitní rozvojové oblasti Brno všechny dostupné podklady a dospěl k závěru, že je účelné a nezbytné uložit zpracování územní studie (viz výše a (k bodu 438) Odůvodnění Návrhu ZÚR JMK).

Z uvedeného vyplývá, že pořizovatel vědomě za „deset let“ pořizování ZÚR JMK nepochybil.

Město nesprávně popisuje, že v centrální oblasti Jihomoravského kraje ZÚR vymezují plochu s územními rezervami. K tomu uvádíme, že centrem Jihomoravského kraje je Metropolitní rozvojová oblast Brno OB3, kterou vymezila Politika územního rozvoje ČR. Návrh ZÚR JMK ji zpřesnil a vymezil (bod 25 textové části I. návrhu ZÚR JMK). Vymezení oblasti je v PÚR zdůvodněno ovlivněním území rozvojovou dynamikou krajského města Brna, které představuje silnou koncentraci obyvatelstva a ekonomických činností, z velké části s mezinárodním významem. Faktorem podporujícím rozvoj oblasti je dobrá dostupnost dálnicemi a rychlostními silnicemi a I. tranzitním železničním koridorem.

Problematika centra Jihomoravského kraje, tzn. v územním rozsahu vymezené Metropolitní rozvojové oblasti Brno OB3, je řešena a popsána v návrhu ZÚR JMK v jednotlivých kapitolách od stanovení priorit územního plánování, přes vymezení rozvojových oblastí a rozvojových os až k vymezení ploch a koridorů veřejné infrastruktury, územního systému ekologické stability a územních rezerv.

Návrh ZÚR JMK vymezuje v Metropolitní rozvojové oblasti Brno OB3 návrhové plochy a koridory pro jednotlivé

druhy dopravy:

- pro silniční dopravu

koridor dálnice D52 Pohořelice – Mikulov – hranice ČR / Rakousko, koridor dálnice D1 Kývalka – Slatina pro zkapacitnění včetně přestavby mimoúrovňových křižovatek, koridor dálnice D2 Chrlice – Brno-jih pro zkapacitnění včetně přestavby mimoúrovňových křižovatek, koridor dálnice D52/JT a dále koridory pro přestavbu silnic II. třídy – obchvat Chrlic, prodloužení II/152; II/152 Želešice, obchvat; II/380 Tuřany, obchvat; II/385 Hradčany – Čebín, obchvat; II/416 Blučina, obchvat; III/15286 Brno, Slatina, obchvat; II/602 Bosonohy, obchvat; II/425 Rajhrad – Modřice.

- pro železniční dopravu

koridor celostátní železniční trati č. 300 a 340 Brno – Vyškov – hranice kraje („Modernizace trati Brno – Přerov“); koridor celostátní železniční tratě č. 250 Tišnov – Brno, Řečkovice; koridor celostátní železniční tratě č. 240 Brno – Zastávka u Brna – hranice kraje; koridor regionální železniční tratě Hrušovany u Brna – Židlochovice; koridor regionální železniční tratě č. 244 Hrušovany nad Jevišovkou/Ivančice – Střelice, koridor regionální železniční tratě č. 340 Brno – Šlapanice – Veselí nad Moravou – hranice kraje

- pro leteckou dopravu

plocha pro modernizaci veřejného mezinárodního letiště Brno-Tuřany,

- pro cyklistickou dopravu

koridory dálkových cyklistických koridorů EuroVelo 4, 9; cyklistické koridory cyklostezek Brno-Vídeň, Jantarová stezka, Pražská stezka, krajská síť cyklistických koridorů

Z uvedeného přehledu je zřejmé, že i území centra kraje je z hlediska dopravy návrhem ZÚR JMK řešeno. Výčtem jednotlivých záměrů by bylo možné doplnit i další tematické oblasti (elektroenergetiku, plynárenství, teplovody, zásobování vodou, protipovodňová opatření, územní systém ekologické stability).

K namítanému, že *žádný z výše uvedených záměrů nemůže být realizován, resp. nemůže ani dojít ke specifikaci jeho vymezení v územních plánech* uvádíme, že právě město Modřice vydalo 29.06.2016 nový územní plán, což potvrzuje názor kraje, že v územních plánech dochází k vymezení předmětných záměrů. Dalším příkladem může být město Kuřim, které rovněž vydalo nový územní plán v době zpracovávání ZÚR JMK.

Cílem územního plánování 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 (§ 18 odst. 1 stavebního zákona). Úkolem územního plánování je také posouzení vlivů zásad územního rozvoje na udržitelný rozvoj území (§ 19 odst. 2 stavebního zákona).

Úkolem zásad územního rozvoje je návrh koncepčního řešení, které optimalizuje územní rozvoj z hlediska příznivého životního prostředí, hospodářského rozvoje a soudržnosti společenství obyvatel (tři pilíře udržitelného rozvoje). K dosažení vyváženého vztahu územních podmínek pro udržitelný rozvoj ZÚR JMK stanovují prioritní cíle územního plánování, kterými jsou Priority územního plánování Jihomoravského kraje uvedené v kap. a textové části návrhu ZÚR JMK. Udržitelný rozvoj území ve smyslu § 18 stavebního zákona není závislý pouze na možnosti či nemožnosti umístování určitého druhu staveb.

Jedním z nejdůležitějších cílů zásad územního rozvoje je dosažení obecně prospěšného souladu veřejných a soukromých zájmů na rozvoji území kraje. Návrh ZÚR JMK tedy koordinuje, s ohledem ke specifickým podmínkám území Jihomoravského kraje, veřejné zájmy (chráněné zvláštními právními předpisy a vyjadřované ve stanoviscích dotčených orgánů) a soukromé zájmy na využití území nalezením shody o přijatelných řešeních na uspořádání území, neboť v procesu územního plánování není možné zajistit rozvoj ku prospěchu všech za současné záruky dosavadních standardů života pro všechny, kterých se ZÚR JMK týká. v ZÚR JMK byla při hledání výsledného řešení obsaženého v Návrhu ZÚR JMK, vážena řada zájmů soukromých i veřejných postupem dle ust. § 18 odst. 3 stavebního zákona.

ZÚR JMK zpřesňují a rozvíjí úkoly územního plánování v souladu s politikou územního rozvoje a stanovují koncepci rozvoje území kraje. Koncepce rozvoje území obsahuje urbanistickou koncepci sídelní struktury, jejíž součástí je koncepce uspořádání krajiny, koncepce veřejné dopravní a technické infrastruktury. Koncepce rozvoje území stanovuje soubor vzájemně provázaných a přijatých zásad, které jsou zárukou harmonického rozvoje sídelní struktury, sídel a krajiny v kontextu vývoje osídlení. Ty vycházejí ze společenských potřeb,

respektují morfologické a historické danosti území, hierarchizaci sídel, sídelní celky, vztah sídel a krajiny, i nadřazenou soustavu technické a dopravní infrastruktury.

Koncepce dopravy Jihomoravského kraje, uplatněná v ZÚR JMK, navazuje na dlouhodobě sledované zásady a principy rozvoje území a nadřazené dopravní infrastruktury, které byly kontinuálně prověřované a navrhované v předchozích koncepčních dokumentech resortu dopravy a uplatňované v jednotlivých územně plánovacích dokumentacích na území Jihomoravského kraje. Záměry dopravní a technické infrastruktury byly ve Vyhodnocení vlivů ZÚR JMK na udržitelný rozvoj území hodnoceny na základě porovnání významnosti vlivu záměru na posuzované složky životního prostředí, resp. porovnání přijatelnosti míry vlivu záměru na danou složku životního prostředí a porovnání variant řešení z hlediska dopravně inženýrských kritérií, předpokládaných vlivů na obyvatelstvo, veřejné zdraví a složky životního prostředí, tj. kritérií zohledňujících základní aspekty pilířů udržitelného rozvoje území při rozhodování o výsledné variantě. Zásady územního rozvoje tedy zachovávají kontinuitu vývoje území. Z tohoto důvodu byly záměry vyhodnocovány, zkoumány, ověřovány (např. z hlediska kapacity sítí, průchodnosti území, vlivů na životní prostředí a lidské zdraví) a aktuálně modifikovány s cílem zlepšení dosavadního stavu území, podpory a koordinace rozvoje území a ochrany jeho hodnot.

Koncepce dopravy v Jihomoravském kraji aktuálně zohledňuje a zpracovává strategie a principy platných oborových dokumentů schválených vládou ČR, především Dopravní politiku České republiky pro období 2014 – 2020 s výhledem do roku 2050 (UV ČR č. 449/2013 Sb.), Dopravní sektorovou strategii, 2. fázi (UV ČR č. 850/2013 Sb.) a dále Politiku územního rozvoje.

Návrh ZÚR JMK obsahuje řešení celé páteřní silniční infrastruktury. v souladu se stavebním zákonem a zadáním jsou v ZÚR JMK vymezeny plochy a koridory návrhové (veřejně prospěšné stavby) a územní rezervy.

V PÚR ČR v úkolech pro územní plánování v článku (80) v bodě b) je uvedeno cit.: „*Příslušné kraje a obce zajistí územní ochranu vymezených koridorů a ploch v navazující územně plánovací dokumentaci upřesněním koridorů a ploch pro umístění záměru nebo územní rezervou.*“ PÚR ČR tedy nepředjímá způsob vymezení ploch a koridorů.

PÚR ČR vymezuje koridory dopravy tj. koncepci „páteřní“ dopravní infrastruktury, čímž vytváří územní podmínky pro umístění pozemních komunikací, které umožní propojení základní sítě dopravních cest na území ČR a se sousedními státy. v návrhu ZÚR JMK jsou vymezeny všechny záměry obsažené v PÚR ČR jako návrhové plochy – D52, D55, část D43 a dopravní spojení S8. Část D43 je z důvodů podrobně uvedených v kap. G.9. na str. 355 textové části II. Odůvodnění návrhu ZÚR JMK vymezena jako územní rezerva ve variantách.

Koncepce dopravy Jihomoravského kraje obsažená v ZÚR JMK je výsledkem komplexního posouzení potenciálu území a zhodnocení koncepčních scénářů uspořádání silniční sítě v Jihomoravském kraji, včetně zhodnocení výhledového zatížení silniční sítě v jednotlivých koncepčních scénářích (tzv. dopravní model), které byly modelovány pro potřeby posouzení jejich účinnosti, dopadů do území, nároků a přínosů pro rozvoj území kraje.

Návrhem ZÚR JMK je uloženo zpracování územní studie, jejímž cílem je prověřit v územním detailu potřebnost a realizovatelnost vybraných záměrů navrhované koncepce silniční dopravy na území Jihomoravského kraje, jež byly vymezeny v podobě územních rezerv. Dle rozsudku NSS 1 Ao 7/2011 k ZÚR JMK ze dne 21. června 2012 článku [86] lze vypracování územní studie stanovenou v ZÚR (viz § 36 odst. 2 stavebního zákona) považovat za relevantní opatření ke kompenzaci některých negativních kumulativních a synergických vlivů a to v případě, je-li na základě dostupných podkladů možný jen velmi hrubý odhad předpokládané zátěže, což dokládá dokumentace SEA.

Jedním z účelů pořízení územní studie je vytvoření sjednoceného podkladu, co do aktuálnosti a detailnosti řešení záměrů nadřazené dálniční a silniční sítě, jakož i aktualizace a prohloubení údajů o území samotném tak, aby bylo možné posoudit vliv záměrů nadřazené dálniční a silniční sítě na životní prostředí v rozsahu, podrobnosti a míře konkrétnosti větší, než umožňují ZÚR. v současné době není k dispozici dostatek podkladů v potřebné podrobnosti, zpracovaných ve stejném pojetí, v jednom období a v jednotném prostorovém vymezení. Nelze vycházet jen z dopravního modelování, ale i z podmínek území. Kvalitní závěr může být vyneseno až na základě určitého portfolia dat, jinak dochází ke zkreslení a závěr nemusí být úplný. Toto portfolio dat je sice již částečně hotovo, ale je nezbytné ho doplnit o výsledky studie, na základě které bude teprve možné komplexní posouzení celé problematiky. Vzhledem k ust. § 36 odst. 3 stavebního zákona nelze výše uvedená posouzení vlivů v ZÚR JMK řešit v potřebné větší podrobnosti. Odůvodnění zpracování územní studie je obsaženo v kap. G.9. textové části II. Odůvodnění návrhu ZÚR JMK. Uvedené argumenty prokazují nezbytnost

pořízení územní studie.

K uvedenému doplňujeme, že Aktualizací č. 1 PÚR ČR je stanoven úkol pro Metropolitní rozvojovou oblast Brno – pořídit územní studii řešící zejména vazby veřejné infrastruktury. Návrhem ZÚR JMK uložená „Územní studie nadřazené dálniční a silniční síti v jádrovém území OB3 Metropolitní rozvojové oblasti Brno“ tak plní úkol stanovený Jihomoravskému kraji PÚR ČR.

Postup přednostního pořízení ZÚR JMK a následné zpracování územní studie vyplývá z požadavku stavebního zákona, který ukládá pořízení ZÚR JMK zahájit bezodkladně po jejich zrušení (viz § 42 odst. 6) stavebního zákona).

K územní studii MŽP ve stanovisku SEA k návrhu ZÚR JMK uvedlo cit.: „Návrh ZÚR JMK obsahuje řadu záměrů s potenciálem přispět ke zlepšení kvality ovzduší (zkvalitnění a zkapacitnění veřejné dopravy [nové terminály IDS, modernizace a výstavba železničních tratí], vyvedení dopravy mimo obytnou zástavbu [obchvaty obcí], stavby plynovodů a teplovodů [předpoklad nahrazení alespoň části lokálních topenišť] aj.), pokračující absence ZÚR JMK by naopak mohla bránit rozvoji v některých oblastech a v konečném důsledku implikovat zhoršování imisní zátěže. v dané situaci proto MŽP považuje za nejvhodnější dokončit pořizování stávajícího návrhu ZÚR JMK a následně urychleně zpracovat aktualizaci zásad, respektující výsledky vypracované územní studie.“

K bodu č. 1.4, ve kterém je vyjádřen nesouhlas s vymezením územní rezervy pro „Jihozápadní tangentu“:

Jihozápadní tangentu (JZT) je v souvislosti s rozvojem celého jihozápadního a jižního segmentu urbanizovaného prostoru města Brna dlouhodobým záměrem a byla prověřena řadou podkladových studií, zejména dopravně urbanistickou studií „Rychlostní silnice D43 Jihozápadní tangentu Troubsko – Blučina“, 2003“ a „Územní studii v oblasti jihozápadně města Brna“ 2008. Záměr JZT, záměr dálnice D52/JT Rajhrad – Chřlvice II (dříve nazývané jižní tangentu) a záměr Obchvat Chřlvice, prodloužení II/152 jsou součástí v ZÚR JMK navržené dopravní síti jižně dálnice D1, ke které se vztahuje úkol pro územní plánování stanovený v Politice územního rozvoje ČR, ve znění Aktualizace č. 1 (dále Aktualizace č. 1 PÚR ČR) v článku (42): „vytvořit územní podmínky pro řešení dopravní (zejména silniční) sítě jižně od dálnice D1. Nutnost řešení silniční sítě jižně dálnice D1 je vyvolána rozvojem města Brna jižním směrem, zejména výstavbou komerčních zón v území. Z hlediska řešení silniční sítě území Brněnské aglomerace je podstatné respektování systému ochrany území, zejména zastavěných území, před tranzitní dopravou.

JZT představuje kapacitní propojení jihozápadního segmentu mezi D1 a D52, v širších souvislostech s přímou návazností na D43 ve stopě Bystrčské, případně s využitím dílčího úseku dálnice D1 s návazností na D43 ve stopě Bítýšské, v jižním prostoru s návazností na D52 a prostřednictvím jižní tangenty na dálnici D2 s pokračováním v koridoru obchvatu Chřlvice. Dopravní vytížení a efektivita JZT v celém systému nadřazené sítě JMK byla prověřována v rámci dokumentace „Zhodnocení potenciálu území a modelových stavů silniční sítě Jihomoravského kraje“, 2014.

Dle ustanovení § 36 odst. 3 stavebního zákona zásady územního rozvoje ani vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území nesmí obsahovat podrobnosti náležející svým obsahem územnímu plánu, regulačnímu plánu. S ohledem na složitost podmínek v území Brna a jeho zázemí nelze v měřítku a podrobnosti zásad územního rozvoje posoudit potřebu, reálnost a dopady posuzovaných variant do území. Proto návrh ZÚR JMK v území metropolitní rozvojové oblasti OB3 Brno vymezuje plochu, ve které se ukládá prověření změn územní studii „Územní studie nadřazené dálniční a silniční síti v jádrovém území OB3 metropolitní rozvojové oblasti Brno“ (viz kap. I. textové části návrhu ZÚR JMK). Cílem územní studie je prověřit v územním detailu potřebnost a realizovatelnost vybraných záměrů navrhované koncepce silniční dopravy na území Jihomoravského kraje, jež byly vymezeny v podobě územních rezerv. Dle rozsudku NSS 1 Ao 7/2011 k ZÚR JMK ze dne 21. června 2012 článku [86] lze vypracování územní studie stanovenou v ZÚR (viz § 36 odst. 2 stavebního zákona) považovat za relevantní opatření ke kompenzaci některých negativních kumulativních a synergických vlivů a to v případě, je-li na základě dostupných podkladů možný jen velmi hrubý odhad předpokládané zátěže, což dokládá Vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území.

Jedním z účelů pořízení územní studie je vytvoření sjednoceného podkladu, co do aktuálnosti a detailnosti řešení záměrů nadřazené dálniční a silniční síti, jakož i aktualizace a prohloubení údajů o území samotném tak, aby bylo možné posoudit vliv záměrů nadřazené dálniční a silniční sítě na životní prostředí v rozsahu, podrobnosti a míře konkrétnosti větší, než umožňují ZÚR. v současné době není k dispozici dostatek podkladů v potřebné podrobnosti, zpracovaných ve stejném pojetí, v jednom období a v jednotném prostorovém vymezení. Nelze vycházet jen z dopravního modelování, ale i z podmínek území. Kvalitní závěr může být vyneseno až na základě určitého portfolia dat, jinak dochází ke zkreslení a závěr nemusí být úplný. Toto portfolio

dat je sice již částečně hotovo, ale je nezbytné ho doplnit o výsledky studie, na základě které bude teprve možné komplexní posouzení celé problematiky. Vzhledem k ust. § 36 odst. 3 stavebního zákona nelze výše uvedená posouzení vlivů v ZÚR JMK řešit v potřebné větší podrobnosti. Odůvodnění zpracování územní studie je obsaženo v kap. G.9. odůvodnění ZÚR JMK. Uvedené argumenty prokazují nezbytnost pořízení územní studie.

Takový postup při řešení problematiky území jižně od Brna potvrzuje Aktualizace č. 1 PÚR ČR; z článku (42) Aktualizace č. 1 PÚR ČR vyplývá úkol pro územní plánování, a to „*pořídít územní studii řešící zejména vzájemné vazby veřejné infrastruktury*“. Vymezením plochy v území metropolitní rozvojové oblasti OB3 Brno, ve které se ukládá prověření změn územní studií, je tento úkol pro územní plánování v ZÚR JMK naplněn.

Postup přednostního pořízení ZÚR JMK a následné zpracování územní studie vyplývá z požadavku stavebního zákona, který ukládá pořízení ZÚR JMK zahájit bezodkladně po jejich zrušení (viz § 42 odst. 6) stavebního zákona. Konstatování, že řešení je odkládáno do neurčité budoucnosti, není pravdivé; v bodě (438) návrhu ZÚR JMK se uvádí, že *pořizování územní studie bude zahájeno bezodkladně po vydání ZÚR JMK. Po vložení dat o územní studii do evidence územně plánovací činnosti bude bezodkladně pořízena aktualizace ZÚR JMK.*

Plocha pro územní studii je vymezená ve vazbě na území metropolitní rozvojové oblasti OB3 Brno, ve které dochází k vysoké koncentraci požadavků na změny využití území a jejich vzájemnou prostorovou a funkční koordinaci. Územní studie v územně funkčních souvislostech podrobněji prověří reálnost průchodu nadregionální a regionální silniční infrastruktury územím s vazbou na metropolitní rozvojovou oblast, při zohlednění vzájemných návazností kapacitních komunikací a ostatní silniční sítě, vzájemných vazeb obcí v řešeném území včetně jejich vazby k Brnu, jako jádru metropolitní rozvojové oblasti. Dle návrhu ZÚR JMK je úkolem územní studie *prověřit přepravní účinnost, funkci a potřebu jihozápadní tangenty ve vztahu k variantám dálnice D43, v návaznosti na dálnici D52/JT Rajhrad – Chrlice II (jižní tangenta) a její napojení na dálnici D2, a to s ohledem na zpřístupnění a obsluhu jihozápadního prostoru jádrového území OB3 metropolitní rozvojové oblasti Brno mezi dálnicemi D52 a D1, a dopady na zatížení komunikačního systému Brna včetně radiál.* Dále má územní studie za úkol *prověřit potřebu jihozápadní tangenty jako součásti koncepce třístupňového ochranného komunikačního systému města Brna a jeho zázemí sledované v ÚPD města Brna, včetně dopadů na celkovou koncepci rozvoje a územního uspořádání řešeného prostoru.* Dle návrhu ZÚR JMK je při prověřování v maximální možné míře nutno *zohlednit strukturu osídlení a rozvojové předpoklady území.* Prověřovaná řešení musí směřovat *k minimalizaci negativních vlivů na obyvatelstvo, lidské zdraví a životní prostředí a rovněž k minimalizaci negativních vlivů na přírodu, krajinu a krajinný ráz území.*

Dle výše uvedených úkolů územní studie je zřejmé, že při prověřování koridorů JZT bude v rámci zohledňování rozvojových předpokladů území v podrobnějším měřítku řešena také otázka toho, aby na území jednotlivých sídel byla zabezpečena možnost kompaktního rozvoje a nevznikaly zbytečně nové bariéry mezi sídly.

Uložení nezbytnosti zpracovat územní studii na území města Brna a v jeho zázemí napomáhají ZÚR JMK, s ohledem na složitost řešeného území, tomu, že dojde k potřebnému zhodnocení stávajících a předpokládaných vlivů navrhovaných variant včetně vlivů sekundárních, synergických, kumulativních, krátkodobých, střednědobých a dlouhodobých, trvalých a přechodných, kladných a záporných. Tyto vlivy vzhledem k ust. § 36 odst. 3 stavebního zákona nelze jinak v ZÚR JMK řešit v potřebné větší podrobnosti.

Z důvodu předběžné opatrnosti návrh ZÚR JMK vymezuje varianty JZT, a to var. A „Modřická“ (RDS08-A) a var. B „Želešická“ (RDS08-B) jako územní rezervu do doby, než bude na základě výsledků podrobnějšího prověření území územní studií možno rozhodnout o potřebnosti JZT, případně o výběru varianty. Územní rezerva je pro obě varianty vymezena v šířce 600 m mimo zastavěná území a zastavitelné plochy dotčených obcí za podmínky zachování minimální šířky koridoru 250 m (tj. šířka ochranného pásma pro silnici I. třídy rychlostního typu + rezerva 50 m) tak, aby byla zajištěna dostatečná rezerva pro možné prověření polohy a celkového uspořádání dotčeného území.

K vymezené územní rezervě dodáváme, že podle § 36 odst. 1 stavebního zákona se územní rezervy z hlediska vlivů na životní prostředí neposuzují, neboť účelem územní rezervy je chránit území pro záměr, který nelze bez prověření potřeby realizace a jeho plošných nároků umístit do území.

Námítka č. 1.4 konstatuje, že koridory územních rezerv prochází územím, kde jsou překračovány nejvyšší limity zatížení území (limity zatížení hlukem a prachovými částicemi PM₁₀). Ke stávajícímu stavu zatížení území uvádíme, že opatření k dosažení požadované kvality ovzduší, jejímu udržení a dalšímu zlepšení, ze kterých budou vycházet orgány ochrany ovzduší, veřejná správa a samospráva dle svých kompetencí v rámci řízení kvality ovzduší dle zákona č. 201/2012 Sb., o ochraně ovzduší, ve znění pozdějších předpisů a v souladu s obecnou povinností pečovat o rozvoj obce a kraje a jejich území, stanovuje Program zlepšování kvality ovzduší

aglomerace Brno (květen 2016). Mezi opatřeními ke snížení emisí a požadovanému zlepšení kvality ovzduší stanovenými programem v kapitole E. 3. jsou i opatření územně plánovací, která jsou součástí řešení návrhu ZÚR JMK. Jedná se také o návrhy a územní rezervy pro páteřní síť kapacitních silnic, silnic I. a II. třídy. V kap. A.3. textové části Vyhodnocení vlivů ZÚR JMK na udržitelný rozvoj území jsou obsaženy údaje o současném stavu životního prostředí (ovzduší, lidské zdraví – hluková zátěž obyvatelstva). Údaje z imisního monitoringu jsou shrnuty na str. 77 Vyhodnocení vlivů ZÚR JMK na udržitelný rozvoj území, včetně naměřených hodnot na stanicích v Brně. Z těchto údajů projektant při hodnocení vycházel.

V předmětném území dle údajů ČHMÚ došlo k významnému zlepšení. Dle hodnot naměřených na měřicí stanici Brno – Tuřany (která má reprezentativnost až 50 km) lze vyhodnotit v uplynulých letech imisní zatížení lokality sledovanými škodlivinami jako mírně znečištěné. Imisní limity pro posuzované škodliviny zde nejsou překračovány poslední 4 roky. Hodnoty pro průměrné denní koncentrace PM₁₀ jsou zde překračovány několiknásobně, ale stanovený maximální počet překročení imisního limitu za rok (tj. 35× ročně) překročen poslední 4 roky nebyl. Průměrné roční koncentrace sledovaných škodlivin imisní limity splňují. Vyhodnocení vlivů ZÚR JMK na udržitelný rozvoj území uvádí a hodnotí méně příznivý stav, než by odpovídalo aktuální situaci, která se zjevně s postupem času zlepšuje.

Ještě vhodnější pro hodnocení ovzduší je použití map rozložení znečištění ovzduší dle ČHMÚ. Český hydrometeorologický ústav zpracovává každoročně tzv. prostorovou interpretaci naměřených hodnot, která na základě výsledků imisního monitoringu a s pomocí sofistikovaných modelových nástrojů počítá celoplošnou zátěž území ve čtvercové síti 1x1 km. Její uplatnění jakožto podkladu pro informaci o výskytu nadlimitních hodnot je zakotvena i v zákoně o ochraně ovzduší (§ 11 zákona).

Z mapování je zřejmé, že přinejmenším v posledních dvou letech nebylo překročení limitu v předmětné oblasti zaznamenáno vůbec a i při použití 5letého průměru bylo překročení zaznamenáno jen v jediném bodě: na okraji Troubska, kde byl překročen limit pro benzo(a)pyren o 1 % (tj. 1,01 ng.m⁻³).

Z analýzy současné imisní zátěže tak spíše naopak vyplývá, že umístění záměrů do zmíněné oblasti ve vztahu k limitům znečištění ovzduší nic nebrání.

Tím je ovšem řešena pouze otázka současné zátěže, nikoli zátěže potenciální – po umístění záměrů. Zde je nutno konstatovat, že stávající podkladové studie opravdu neposkytují odpověď na otázku, zda lze dané stavby v tomto prostoru umístit či nikoliv, a to bez ohledu na to, kolik podkladových studií bylo k dispozici. Důvodem je právě to, že tyto studie nemodelovaly komplexně všechny záměry v území v celém příčinném řetězci „dopravní zatížení – imisní a hluková zátěž – zdravotní rizika obyvatel“. Bez takové studie není vhodné o otázce, kterou z variant do území lze umístit či nikoliv, autoritativně rozhodnout.

Obdobná situace je i v případě hluku, kde je problematika komplikovanější o to, že úroveň hluku lze účinně snižovat pomocí technických opatření (protihlukové valy a stěny) i na relativně malém prostoru. Jak ukazují zkušenosti z praxe, i vzdálenost několika málo desítek metrů může být při vhodném technickém řešení ke splnění limitů zcela dostačující. Zde pak hrají roli zcela lokální faktory, např. hloubka zářezu komunikace, převýšení terénu, rampy křižovatek apod. Bez detailního modelování tak nelze o potenciální úroveň hlukové zátěže zástavby v území specifikovat.

V souhrnu je tak nutno konstatovat, že:

- současné znečištění ovzduší v území nepřekračuje stanovené limity a nebrání tedy umístění nových záměrů. Není však zřejmé, zda tomu tak bude i v součtu s novými záměry.
- u hluku pravděpodobně existuje možnost technické ochrany obyvatel před hlukem z dopravy na úroveň limitů, toto je však nutno potvrdit na základě detailní studie
- dosavadní podklady neumožňují tuto otázku zodpovědět. Rozhodně však neplatí, že by tyto záměry bylo možné bez dalšího posouzení označit za nerealizovatelné.

Problematika, které musí být při prověřování možností budoucího využití pro daný účel a při upřesnění vymezení koridoru věnována zvýšená pozornost, je popsána na základě principu předběžné opatrnosti ve Vyhodnocení vlivů ZÚR JMK na udržitelný rozvoj území v příloze č. 3 „Informativní údaje k územním rezervám“. Účelem informativního přehledu je upozornit na skutečnosti, kterým je nutné při budoucím prověřování věnovat pozornost, tj. neměly by být opomenuty. Pro koridory územních rezerv RDS08-A a RDS08-B je nutné dle tabulky uvedené v příloze č. 3 „Informativní údaje k územním rezervám“ věnovat pozornost mimo jiné optimalizaci trasy v rámci koridoru s cílem minimalizace dopadů na obytnou zástavbu, zajistit splnění hlukových

limitů, zachování migrační prostupnosti území a zachování funkcí skladebných prvků ÚSES.

K otázce, zda je vůbec možná a přípustná realizace záměrů, pro něž návrh ZÚR JMK vymezuje územní rezervy, konstatujeme, že při předběžném posouzení koridorů územních rezerv neshledal projektant u žádného z koridorů takový střet se zájmy ochrany životního prostředí dle jednotlivých složek, který by vyloučil již v této fázi realizovatelnost záměru, pro nějž byla územní rezerva vymezena.

S ohledem na skutečnost, že v návrhu ZÚR JMK jsou vymezeny pro záměr JZT koridory územních rezerv, (sloužící k ochraně území před činnostmi, které by mohly stanovené využití podstatně ztížit nebo znemožnit), nelze pro JZT stanovit podmínky či vyhodnotit vlivy záměru, které jsou požadovány v obdrženém podání. Požadavky obce budou vyhodnoceny v rámci pořízení „Územní studie nadřazené dálniční a silniční sítě v jádrovém území OB3 metropolitní rozvojové oblasti Brno“.

K bodu č. 1.5, ve kterém je vyjádřen nesouhlas s vymezením územní rezervy pro silnici III/15278 Modřice, severní obchvat (RDS33):

Ke konstatování námítky, že koridor územní rezervy prochází územím Modřic, kde jsou překračovány nejvyšší přípustné limity zatížení území (limity zatížení hlukem a prachovými částicemi PM10) s odkazem na bod 1.4, odkazujeme rovněž na vypořádání uvedené k bodu 1.4, který se zabýval stejnou problematikou.

Jak je uvedeno v odůvodnění ZÚR JMK, návrh vymezuje územní rezervu pro silnici III/15278 pro zajištění propojení jižní části města Brna s širší aglomerací jižně krajského města plnící funkci alternativního spojení k přetížené ulici Vídeňská jako severní obchvat Modřic (RDS33). Přeložka silnice je připojena na ulici Moravanskou a dále pokračuje severně na Heršpice, na jihu na území města Modřice je napojena na stávající silnici II/152. Trasa má odvést dopravu mimo zastavěné území obcí a dává možnost napojení pro nové rozvojové plochy.

Město Modřice požaduje, aby trasování severního obchvatu vycházelo ze záměrů řešení dopravy na území města Brna s využitím tzv. Moravanských mostů, mostu u soutoku Svatka-Svitava a napojení na D2 u IKEI. s tímto požadavkem pořizovatel nesouhlasí; koridor územní rezervy k prověření vedení silnice III/15278 je koordinován s platným územním plánem města Brna (využitím tzv. Moravanských mostů), koridor je obdobně vymezen i v nově vydaném ÚP Modřice (vydán zastupitelstvem města dne 29.06.2016). Záměry s využitím mostu u soutoku Svatka-Svitava a napojení na D2 u IKEI jsou řešeny na pouze na území města Brna, jsou vymezeny v územním plánu města Brna, není důvod je prověřovat opětovně v rámci ZÚR JMK. V průběhu pořizování ZÚR JMK nebyly k požadovanému novému řešení předány ani známy žádné podklady. Námítka se proto zamítá.

Námítka č. 2, nesouhlas s navrženým vymezením územních rezerv pro kapacitní komunikace a s řešením vymezení kapacitních komunikací v centrální oblasti kraje až v budoucnu na základě „Územní studie nadřazené dálniční a silniční sítě ve vztahu k území Metropolitní rozvojové oblasti Brno“, **se zamítá.**

Odůvodnění:

Jak jsme již uvedli výše, návrh ZÚR JMK obsahuje řešení celé páteřní silniční infrastruktury, jsou vymezeny plochy a koridory návrhové (veřejně prospěšné stavby) a územní rezervy. Součástí řešení je i území centra kraje jak jsme již uvedli u námítky č. 1. Jako podklad pro zpracování ZÚR JMK byla zadána dokumentace „Zhodnocení potenciálu území a modelových stavů silniční sítě Jihomoravského kraje“, která prověřovala koncepční scénáře uspořádání sítě, a to koncepční scénář B „Rozvojový – studie Strnad“ a koncepční scénáře C „Rozvojový – Generel dopravy JMK, R43 v Bystrcké stopě“ a D „Rozvojový – Generel dopravy JMK, R43 v Bítýšské stopě, R55 – var. Kalčík“. v návrh ZÚR JMK je navrženo koncepční řešení podle koncepčního scénáře C, které bylo vyhodnoceno jako nejúčinnější. Při vymezování ploch a koridorů silniční infrastruktury umožňuje uplatnit dílčí podvarianty, případně etapová řešení.

Doplňujeme, že územní studie je koncepčním nástrojem územního plánování. Jedná se o odborný podklad určený k ověření požadavků na ochranu hodnot území, k navržení, prověření a posouzení záměrů na změny v jeho využití, **variant řešení vybraných problémů** a úprav nebo rozvoje některých funkčních systémů v území.

Uváděný § 38 odst. 2 stavebního zákona se vztahuje k záměrům, které jsou vymezeny jako návrhové. v případě vymezení návrhové plochy a jejího zařazení jako veřejně prospěšné stavby musí být vymezeno v územně plánovací dokumentaci jednoznačné řešení z důvodu rozhodování stavebního úřadu v rámci stavebně správních řízení. U územních rezerv se teprve prověřuje potřeba a plošný nárok, lze je tedy vymezit variantně. Následně po prověření se vymezí invariantní návrhová plocha nebo koridor určený k realizaci záměru. Změnit územní

rezervu na plochu nebo koridor umožňující stanovené využití lze jen na základě aktualizace ZÚR.

Jak jsme již uvedli jedním z nejdůležitějších cílů zásad územního rozvoje je dosažení obecně prospěšného souladu veřejných a soukromých zájmů na rozvoji území kraje. Návrh ZÚR JMK tedy koordinuje, s ohledem ke specifickým podmínkám území Jihomoravského kraje, veřejné zájmy (chráněné zvláštními právními předpisy a vyjadřované ve stanoviscích dotčených orgánů) a soukromé zájmy na využití území nalezením shody o přijatelných řešeních na uspořádání území, neboť v procesu územního plánování není možné zajistit rozvoj ku prospěchu všech za současné záruky dosavadních standardů života pro všechny, kterých se ZÚR JMK týká. v ZÚR JMK byla při hledání výsledného řešení obsaženého v Návrhu ZÚR JMK, vážena řada zájmů soukromých i veřejných postupem dle ust. § 18 odst. 3 stavebního zákona.

V diskusi o variantách realizace dopravních záměrů se nesmí opomenout skutečnost, že účelem realizace navrhovaných komunikací je životní prostředí obyvatel zlepšit, nikoli zhoršit. Přitom platí, že největší zátěži jsou jednoznačně vystaveni obyvatelé centrální části Brna. Důvod pro trasování určitých komunikací přes oblast Bosonohy, Troubsko, Ostopovice, Modřice atd. je jednoduše v tom, že v této poloze mají dané komunikace největší potenciál ke zlepšení situace v centru Brna. Tento závěr považujeme za nezpochybnitelný, vychází shodně ze všech relevantních studií. Otázkou je pouze to, zda uvedené komunikace lze realizovat bez zvýšení zátěže bytí malé části obyvatel, žijících podél tras nových komunikací, nad úroveň limitů. Ale jejich přínos ke snížení součtového zdravotního rizika populace je zcela jednoznačný.

Naznačený předpoklad, že vyloučením navržených komunikací v uvedené oblasti se zátěž obyvatel dotčených obcí zásadně sníží, se může ukázat jako mylný, což je další argument pro nutno zadání komplexní územní studie.

V případě, že dopravní spojení dálnic D1 a D43 bude posunuto více na západ, totiž většina dopravy ve směru sever-jih bude nadále realizována přes tento prostor, ale po dálnici D1, na níž je již velmi obtížné dále zvyšovat účinnost opatření k ochraně obyvatel. Naproti tomu na nové silnice, které se teprve budou stavět, lze klást mnohonásobně větší požadavky. Ve výsledku se tak může dokonce ukázat, že konzervace zátěže v koridoru D1 je pro okolní obyvatele horší a bude způsobovat trvalé překračování limitů, zatímco rozložení části zátěže na novou silnici by umožnilo tyto limity splnit. Tuto otázku opět nelze zodpovědět bez detailního namodelování celé situace.

Překračování imisních limitů jižně Brna je naopak silným argumentem pro odlehčení dálnice D1 v úseku Ostopovice – Brno-Centrum. Snížení zátěže na tomto úseku lze nejlépe dosáhnout realizací kapacitních komunikací, které byly obsaženy v původním návrhu ZÚR JMK z roku 2011, zejména jihozápadní tangenty.

Z vyhodnocení námitky je zřejmé, že zvolený postup je odůvodněný a nepředstavuje neproporcionální zásah do práv obcí, neboť navrhuje takové řešení, které je *nejšetrnějším ze způsobů vedoucích ještě rozumně k zamýšlenému cíli*.

Námitka č. 3, nesouhlas s tím, že návrh neobsahuje účinná opatření k řešení nadlimitního zatížení částí území kraje nadlimitním hlukem a imisemi, jejichž zdrojem je silniční doprava, **se zamítá.**

Odůvodnění:

K bodu 3.1. ke stávajícímu stavu zatížení území uvádíme, že opatření k dosažení požadované kvality ovzduší, jejímu udržení a dalšímu zlepšení, ze kterých budou vycházet orgány ochrany ovzduší, veřejná správa a samospráva dle svých kompetencí v rámci řízení kvality ovzduší dle zákona č. 201/2012 Sb., o ochraně ovzduší, ve znění pozdějších předpisů a v souladu s obecnou povinností pečovat o rozvoj obce a kraje a jejich území stanovuje Program zlepšování kvality ovzduší aglomerace Brno (květen 2016). Mezi opatřeními ke snížení emisí a požadovanému zlepšení kvality ovzduší stanovenými programem v kapitole E. 3. jsou i opatření územně plánovací, která jsou součástí řešení návrhu ZÚR JMK. Jedná se o páteřní síť kapacitních silnic, silnic I. a II. třídy a v neposlední řadě železniční tratě.

V kap. A.3. textové části dokumentace SEA jsou obsaženy údaje o současném stavu životního prostředí (ovzduší, lidské zdraví – hluková zátěž obyvatelstva). Projektant při hodnocení záměrů z těchto údajů vycházel, viz příloha č. 2 dokumentace SEA. Údaje z imisního monitoringu jsou shrnuty na str. 77 dokumentace SEA včetně naměřených hodnot na stanicích v Brně. Z těchto údajů projektant při hodnocení vycházel.

V předmětném území dle údajů ČHMÚ došlo k významnému zlepšení. Dle hodnot naměřených na měřicí stanici Brno – Tuřany (která má reprezentativnost až 50 km) lze vyhodnotit v uplynulých letech imisní zatížení lokality sledovanými škodlivinami jako mírně znečištěné. Imisní limity pro posuzované škodliviny zde nejsou

překračovány poslední 4 roky. Hodnoty pro průměrné denní koncentrace PM₁₀ je zde překračován několikrát, ale stanovený maximální počet překročení imisního limitu za rok (tj. 35x ročně) překročen poslední 4 roky nebyl. Průměrné roční koncentrace sledovaných škodlivin imisní limity splňují. Dokumentace SEA uvádí a hodnotí méně příznivý stav, než by odpovídalo aktuální situaci, která se zjevně s postupem času zlepšuje.

Dodáváme, že stanice Brno – Lány (v námitce označená jako Brno – Bohunice) je umístěna v podstatně více zatížené části Brna, resp. v území s mnohem vyšší koncentrací zdrojů emisí, než by odpovídalo oblasti Brno – Bosonohy, Troubska, Modřic atd.

Intenzity dopravy na dálnici D1 jsou v prostoru Bohunic podstatně vyšší (58,9 tis. voz./den – stav v roce 2010) než u Troubska a Bosonoh (45,7 tis. voz./den), nemluvě o blízkosti další silně zatížené komunikace silnice č. 52 (28 tis. voz./den).

Z tohoto hlediska by byla více reprezentativní stanice Tuřany, která je umístěna blíže. Na této stanici byl limit překročen naposledy v roce 2011, za období 2012 – 2014 byl splněn, z toho v posledním roce 2014 s velmi výraznou rezervou.

Tím je ovšem řešena pouze otázka současné zátěže, nikoli zátěže potenciální – po umístění záměrů. Zde je nutno konstatovat, že stávající podkladové studie opravdu neposkytují odpověď na otázku, zda lze dané stavby v tomto prostoru umístit či nikoliv, a to bez ohledu na to, kolik podkladových studií bylo k dispozici. Důvodem je právě to, že tyto studie nemodelovaly komplexně všechny záměry v území v celém příčinném řetězci „dopravní zatížení – imisní a hluková zátěž – zdravotní rizika obyvatel“. Bez takové studie není vhodné o otázce, kterou z variant D43 a JZT do území lze umístit či nikoliv, autoritativně rozhodnout.

Obdobná situace je i v případě hluku, kde je problematika komplikovanější o to, že úroveň hluku lze účinně snižovat pomocí technických opatření (protihlukové valy a stěny) i na relativně malém prostoru. Jak ukazují zkušenosti z praxe, i vzdálenost několika málo desítek metrů může být při vhodném technickém řešení ke splnění limitů zcela dostačující. Zde pak hrají roli zcela lokální faktory, např. hloubka zářezu komunikace, převýšení terénu, rampy křižovek apod. Bez detailního modelování tak nelze o potenciální úroveň hlukové zátěže zástavby v území specifikovat.

V souhrnu je tak nutno konstatovat, že:

- současné znečištění ovzduší v území nepřekračuje stanovené limity a nebrání tedy umístění nových záměrů. Není však zřejmé, zda tomu tak bude i v součtu s novými záměry.
- u hluku pravděpodobně existuje možnost technické ochrany obyvatel před hlukem z dopravy na úroveň limitů, toto je však nutno potvrdit na základě detailní studie
- dosavadní podklady neumožňují tuto otázku zodpovědět. Rozhodně však neplatí, že by tyto záměry bylo možné bez dalšího posouzení označit za nerealizovatelné.

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.“

V Programu zlepšování kvality ovzduší aglomerace Brno je uvedeno cit.: „Ke snížení imisní zátěže z dopravy v území je navíc nutno vždy uplatňovat soubor více vzájemně provázaných nástrojů, směřujících k redukci

objemu automobilové dopravy a současně i k jejímu převedení na komunikace vedené mimo obytnou zástavbu. Přitom platí, že zatímco u menších obcí je hlavní pozornost soustředěna na ochranu obyvatel před tranzitní dopravou (obchvaty, omezování nákladních vozidel), u větších měst a zejména u Brna nabývají na významu i dopravně-organizační opatření, jejichž cílem je snížení celkového objemu individuální dopravy.

Tohoto cíle je v současné silně motorizované společnosti možné dosáhnout pouze pomocí kombinace více typů opatření, kdy je znevýhodnění individuální dopravy (např. omezení parkování, zákazy vjezdu, preference veřejné hromadné dopravy) doprovázeno nabídkou vhodných alternativ (zejména komfortní veřejná hromadná doprava). Důležité je, aby byla zachována mobilita obyvatel a omezení se týkalo jen zvoleného způsobu dopravy. Opatření pro snížení objemu dopravy ve městě je tak nutno vnímat jako funkční celek, kdy k dosažení potřebného zlepšení je nutno obvykle realizovat větší počet vzájemně provázaných aktivit.“

Dále je v Programu uvedeno, cit.: „Pro plánování, povolování nebo realizaci nových dopravních projektů, které budou rovněž ovlivňovat kvalitu ovzduší v aglomeraci Brno, se budou uplatňovat nové přísnější podmínky, aby nedocházelo k nežádoucímu zvyšování imisní zátěže:

- Při povolování nových komunikací v lokalitách s překročenými limity znečištění ovzduší realizovat v nejvyšší možné míře technická nebo kompenzační opatření, která zajistí, že v obytné zástavbě nedojde ke zhoršení imisní zátěže v porovnání s výchozím stavem.“

Tato podmínka zohledňuje požadavek MŽP uplatněný v rámci stanoviska 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 „Program zlepšování kvality ovzduší aglomerace Brno – CZ06A“.

Výše uvedené dokládá, že hypotéza podatele o nemožnosti umísťování staveb do území s překročenými limity znečištění ovzduší a o jejich nerealizovatelnosti je mylná.

K výtce, že není ani rámcově vyhodnoceno, zda je budoucí realizace záměrů, pro něž návrh ZÚR JMK vymezuje územní rezervy, vůbec možná a přípustná uvádíme, že územní rezervy se z hlediska vlivů na životní prostředí ani dopadů na veřejné zdraví neposuzují (§ 36 odst. 1 stavebního zákona), neboť účelem územní rezervy je chránit území pro záměr, který nelze bez prověření potřeby realizace a jeho plošných nároků umístit do území. Na základě principu předběžné opatrnosti je však ve Vyhodnocení vlivů ZÚR JMK na udržitelný rozvoj území (v příloze č. 3 „Informativní údaje k územním rezervám“) popsána problematika, které musí být při prověřování možností budoucího využití pro daný účel a při upřesnění vymezení koridoru věnována zvýšená pozornost. Účelem informativního přehledu je upozornit na skutečnosti, kterým je nutné při budoucím prověřování věnovat pozornost, tj. neměly by být opomenuty.

Při předběžném posouzení koridorů územních rezerv neshledal projektant u žádného z koridorů takový střet se zájmy ochrany životního prostředí dle jednotlivých složek, který by vyloučil již v této fázi realizovatelnost záměru, pro nějž byla územní rezerva vymezena.

K bodu 3.2 uvádíme, že neignorujeme stávající stav zatížení. Výše k bodu 3.1 jsme uvedli, z jakých podkladů projektant při hodnocení vycházel. Současně jsme se již vyjádřili k možnosti umísťování záměrů do území s překročenými imisními limity.

Koncepční řešení ZÚR JMK jako celek bylo předmětem hodnocení Vyhodnocení vlivů ZÚR JMK z hlediska vlivů na životní prostředí. v celkovém závěru vyhodnocení zpracovatel SEA ZÚR JMK upozorňuje na nutnost urychleného prověření a dořešení problematiky uspořádání nadřazené dálniční a silniční sítě v jádrovém území OB3 metropolitní rozvojové oblasti Brno, které je vymezeno jako plocha, ve které se ukládá prověření změn jejího využití územní studií. To znamená, že v rozsahu vymezené plochy se budou prověřovat varianty D43, JZT a MÚK na D1.

Dále uvádí, že potenciálně negativní vlivy a potenciálně významně negativní vlivy na sledované složky životního prostředí identifikované v rámci vyhodnocení jednotlivých ploch a koridorů vymezených ZÚR JMK lze minimalizovat či vyloučit zajištěním provedení opatření navrhovaných zpracovatelem SEA ZÚR JMK. Potenciálně pozitivní vlivy byly vyhodnoceny zejména v případě ploch a koridorů dopravní infrastruktury a protipovodňových opatření ve vztahu k obyvatelstvu a lidskému zdraví.

Ve vyhodnocení námítky jsme se vyjádřili ke stávajícímu stavu zatížení území, k realizovatelnosti záměrů, k navrhované koncepci v návrhu ZÚR JMK a k důvodům uložení zpracování územní studie. Z vyhodnocení námítky je zřejmé, že zvolený postup je v souladu s cíli a úkoly územního plánování, odůvodněný

a nepředstavuje neproporcionální zásah do práv obcí, neboť navrhuje takové řešení, které je *nejšetnější* ze způsobů vedoucích ještě rozumně k zamýšlenému cíli tj. územní studii, která nejprve ověří řešení vkládaná do nových území.

Námítka č. 4, nesouhlas s provedeným srovnáním a vyhodnocením alternativních koncepcí rozvoje silniční infrastruktury Jihomoravského kraje, **se zamítá**.

Odůvodnění:

Ke koncepci Ing. Strnada opětovně uvádíme, že koncepce dopravy v Jihomoravském kraji, uplatněná v ZÚR JMK, navazuje na dlouhodobě sledované zásady a principy rozvoje území a nadřazené dopravní infrastruktury. Koncepční scénář B „Rozvojový – studie Strnad“ byl posuzován v rámci modelování a srovnání s dalšími koncepčními scénáři z dopravního hlediska. Alternativní koncepce Ing. Strnada nemohla být komplexně posuzována v návrhu ZÚR JMK vzhledem k jejímu rozporu s Politikou územního rozvoje ČR. K alternativní dopravní koncepci Ing. Strnad se vyjádřil soud v rozsudku 1 Ao 7/2011 k ZÚR JMK ze dne 21. června 2012 ve kterém v článku [143] uvedl cit.: „Tzv. *alternativní dopravní koncepce Ing. Strnada je v podstatné části založena právě na neexistenci rychlostní komunikace R52 a realizaci spojení Vídně s Brnem přes Břeclav a dále spojení Vídně s Prahou přes Znojmo. Tím se tato koncepce dostává do evidentního rozporu s obsahem PÚR 2008, a proto nemohla v rámci pořizování ZÚR aspirovat na postavení komplexní alternativy řešení koridorů dopravní infrastruktury nadmístního významu. Alternativní koncepce dle návrhu Ing. Strnada je tedy v podmínkách platné politiky územního rozvoje nerealizovatelná. Nelze proto odpůrci vyčítat, že v rámci pořizování ZÚR, zejména ve fázi posuzování vlivů návrhu ZÚR na udržitelný rozvoj území, nepracoval s komplexní alternativou řešení dopravní infrastruktury na území kraje vycházející ze studie Ing. Strnada.*“

Platná Aktualizace č. 1 PÚR ČR, kterou vláda ČR schválila usnesením č. 276 ze dne 15. dubna 2015, potvrdila koncepci obsaženou v návrhu ZÚR JMK zpřesněním vymezení kapacitní silnice R43 a R55. Záměry dálnice D52 a D52/JT byly v dokumentaci SEA hodnoceny se závěrem, že využití koridorů je možné, neboli nebyla prokázána jejich neproveditelnost. K transevropskému koridoru podrobněji viz podrobněji u vyhodnocení námitek č. 1 a 2.

Zmíněné studie MUDr. Volfa a RNDr. Kostkana se zabývají porovnáním dopravních koncepcí pro Jihomoravský kraj (oficiální koncepce ZÚR JMK 2011 a alternativní koncepce Ing. Strnada 2012) z hlediska vlivů na veřejné zdraví a životní prostředí. Vzhledem k tomu, že alternativní koncepce Ing. Strnada nemohla být v návrhu ZÚR JMK zohledněna jako celek pro její rozpor s PÚR, není namístě ani porovnávání dopravní koncepce ZÚR JMK 2011 a tzv. alternativní koncepce Ing. Strnada 2012.

K namítanému neproporcionálnímu zásahu do práv města, na jehož území jsou součástí koncepčního scénáře „C“ „návrhové“ plochy tj. na území města Modřice dálnice R52/JT uvádíme:

Nejvyšší správní soud (NSS) sice ZÚR z roku 2011 zrušil, ale v rozsudku jednoznačně potvrdil oprávněnost či přímo nutnost vedení koridoru R52 v trase Pohořelice – Mikulov – Drasenhofen jako součást spojení Vídně s Brnem. Na tuto komunikaci také Nařízení Evropského parlamentu a Rady EU č. 1315/2013 ze dne 11.12. 2013 o hlavních směrech Unie pro rozvoj transevropských dopravních sítí klade jeden ze svých koridorů sítě TEN-T (Trans-European Transport Networks tedy celoevropské dopravní sítě). Pojem „celoevropská“ není o sjíždění aut z celé Evropy, ale o významu pro Evropu. Úsek D52 (dříve R52) je zařazen do tzv. Core Network, tedy jádrové sítě, z čehož vyplývá nutnost jejího dobudování do roku 2030.

Nařízení ukládá v čl. 4 odst. b odrážce i) *odstranění míst s nedostatečnou propustností a doplnění chybějících spojení v dopravních infrastrukturách i ve spojovacích bodech mezi nimi v rámci členských států a mezi nimi*. Typickým případem je právě dostavba dálnice D52. Úsekem státní hranice – Mikulov – Pohořelice doplňuje jednak chybějící spojení sousedních států dálničního typu a jednak odstraňuje místa s nedostatečnou kapacitou. Obdobně i Jižní tangenta před Brnem odstraňuje nedostatečně kapacitní úsek trasy od konce D52 v Rajhradě po napojení na D1 v Horních Heršpicích. Nedostatek kapacity není dán jen šířkovým uspořádáním komunikace, ale i úrovnovými křižovatkami v krátkých vzdálenostech, pohybem pěších a cyklistů, nedostatkem úseků pro předjíždění apod.

Nařízení samozřejmě neobsahuje přesné trasování komunikace, ale respektuje státní koncepci. v případě České republiky to je PÚR, která byla schválena vládou ČR v roce 2009 a aktualizována 2015.

Navržením záměru D52/JT – krátký úsek dálnice spojující stávající trasu D52 od jejího konce v křižovatce Rajhrad s dálnicí D2 jižně od stávající, kapacitně nevyhovující, křižovatky Chřlice u Olympie, bude dokončováno dálniční spojení Brno – Vídeň a homogenizována (po dostavbě úseku D1 Hulín – Lipník)

dálniční infrastruktura tahu TEN-T přes ČR v rámci Baltsko – jadranského koridoru.

Dálnice D2 sice okrajově prochází městskými částmi Tuřany a Jih, ale nelze jí přiřadit pojem „nový dálniční koridor“ jižní tangenty. Skutečně nový koridor zasahuje v Brně pouze území Chrlíc – a pro přesnost je třeba dodat, že západně od D2, tudíž v neobydlené části území. Nový koridor sice o něco přiblíží dopravu k Popovicím, ale zároveň dojde ke zkvalitnění napojení obce na silniční síť. Naopak odvede část dopravy ze silnice I/52 (Vídeňská) a II/152, které prochází krajem obytné části Modřic a Brna Jihu. Dálnice D2 v úseku Brno – Chrlice je kapacitně nedostatečná a její rozšíření je vyvoláno zvyšujícími se intenzitami. Napojení Jižní tangenty rozšíření nevyvolává, pouze jej využívá.

Aby byla síť TEN-T přehlednější, Nařízení č. 1315/2013 seřazuje trasy pod jednotlivé koridory hlavní evropské sítě. Jedním z nich je Baltsko – jadranský, jehož trasy jsou Gdynia – Gdańsk – Warszawa – Katowice – Ostrava – Brno – Wien – Graz – Villach – Bologna – Ravenna a Szczecin – Ostrava, Katowice – Žilina – Bratislava – Wien, Graz – Koper – Trieste, Udine – Trieste.

Jedná se o koridory multimodální, tedy koridory, kterými jsou vedeny komunikace více dopravních módů. v případě Baltsko – jadranského jde o tahy dálniční a železniční. Samotná existence Baltsko – jadranského koridoru je však starší. Memorandum k němu bylo podepsáno v roce 2006 zástupci ministerstev ČR, Polska, Slovenska, Rakouska a Itálie.

Již tedy deset let silniční část koridoru vede po I/52, R52/D52 a D47/D1 a sice konkrétně na Brněnsku zastavěnou ulicí Vídeňskou. Začlenění komunikace do koridoru je z hlediska provozu nebo funkce formální. Hlavní význam spočívá v průkazu, že se jedná o komunikaci na preferované síti a tudíž by měla být i preferována z hlediska podpory ze strany EU. Ustavení koridoru v roce 2006 také žádné skokové navýšení dopravy nepřineslo.

K námitce, že ZÚR JMK nebere v úvahu ekonomické aspekty obou koncepčních variant, uvádíme, že koncepce silniční dopravy a infrastruktury, navrhovaná v návrhu ZÚR JMK, je výsledkem komplexního posouzení potenciálu území a zhodnocení koncepčních scénářů uspořádání silniční sítě v Jihomoravském kraji, včetně zhodnocení výhledového zatížení silniční sítě jednotlivých koncepčních scénářů (tzv. modelování). Pro tyto účely KrÚ JMK v roce 2014 pořídil dokumentaci „Zhodnocení potenciálu území a modelových stavů silniční sítě Jihomoravského kraje“ – etapy A, B, C (Urbanismus, architektura, design – studio, s. r. o., PK Ossendorf, s. r. o.; 2014), která prověřila dopravní potřebnost jednotlivých záměrů navrhovaných v návrhu ZÚR JMK. k neposouzení ekonomické výhodnosti uvádíme, že úkolem zásad územního rozvoje je návrh koncepčního řešení, které optimalizuje územní rozvoj z hlediska příznivého životního prostředí, hospodářského rozvoje a soudržnosti společenství obyvatel (tři pilíře udržitelného rozvoje). Návrh ZÚR JMK je posouzen z hlediska jejich vlivů na udržitelný rozvoj území komplexně i s posouzením všech pilířů (viz Vyhodnocení vlivů ZÚR JMK na udržitelný rozvoj území, Oddíl E a F).

V případě chápání ekonomické výhodnosti jako finančního rámce koncepce se touto otázkou zabýval soud v rozsudku 1 Ao 7/2011 k ZÚR JMK ze dne 21. června 2012, ve kterém v článcích [211] a [212] uvedl cit.: „[211] Dále je nutno uvést, že příloha č. 5 k vyhlášce č. 500/2006 Sb., která závazně stanoví obsah vyhodnocení vlivů ZÚR na udržitelný rozvoj území, neukládá zpracovateli vyhodnocení vytvořit finanční rámec nezbytný k provedení koncepce, tedy kvalifikovaně odhadnout výši nákladů. Ostatně zásady územního rozvoje jsou v tomto ohledu natolik obecným stupněm územněplánovací dokumentace, že jen stěží lze s větší přesností kvantifikovat náklady na realizaci dopravních koridorů, to je možné až v navazujících fázích územního plánování a především ve fázi rozhodování v území.

[212] Povinnost zpracovat finanční rámec realizace konceptu pak neplyne ani z § 19 odst. 1 písm. j) stavebního zákona, dle něhož je jedním z úkolů územního plánování prověřovat a vytvářet v území podmínky pro hospodárné vynakládání prostředků z veřejných rozpočtů na změny v území. Z tohoto ustanovení nelze dovozovat povinnost vyhodnotit finanční nároky na realizaci jednotlivých variant dopravních koridorů. Uvedené ustanovení je třeba chápat jako požadavek na uspořádání jednotlivých záměrů v území tak, aby vynaložení finančních prostředků ne jejich provedení bylo účelné a vedlo k maximální možné účinnosti na řešené problémy. Finanční nákladnost variant samozřejmě může být jedním z kritérií pro výběr výsledné varianty dopravního koridoru, a to vedle kritérií environmentálních a kritéria dopravní účinnosti a dalších. Finanční kritérium by mělo nalézt odraz především při formulování stanoviska Ministerstva dopravy k návrhu ZÚR, naproti tomu pro pořizovatele ZÚR není toto kritérium určující. K tomu je třeba uvést, že pořizovatel ZÚR je investorem pouze méně významných dopravních staveb, nikoliv těch nejvýznamnějších (dálnice, rychlostní silnice), jejichž investorem je stát prostřednictvím státního rozpočtu.“

Námítka č. 5, nesouhlas s provedeným vyhodnocením vlivů návrhu na životní prostředí a trvale udržitelný rozvoj, **se zamítá.**

Odůvodnění:

K návrhu ZÚR JMK je zpracováno Vyhodnocení vlivů ZÚR JMK na udržitelný rozvoj území, jehož součástí je „Vyhodnocení vlivů ZÚR JMK na životní prostředí“ (tzv. SEA) obsahující posouzení záměrů z hlediska dopadů na životní prostředí. v SEA jsou hodnoceny všechny vlivy uvedené v bodě 6 Přílohy stavebního zákona tj. včetně vlivů synergických a kumulativních (viz zejména kap. A.6. SEA a příloha 2 dokumentace SEA Hodnocení záměrů). v příloze 1 dokumentace SEA je uvedeno metodické vysvětlení zpracování dokumentace.

K vymezení územních rezerv uvádíme, že podle § 36 odst. 1 stavebního zákona se územní rezervy z hlediska vlivů na životní prostředí neposuzují, neboť účelem územní rezervy je chránit území pro záměr, který nelze bez prověření potřeby realizace a jeho plošných nároků umístit do území. Problematika, které musí být při prověřování možností budoucího využití pro daný účel a při upřesnění vymezení koridoru věnována zvýšená pozornost, je popsána na základě principu předběžné opatrnosti ve Vyhodnocení vlivů ZÚR JMK na udržitelný rozvoj území v příloze č. 3 „Informativní údaje k územním rezervám“. Účelem informativního přehledu je upozornit na skutečnosti, kterým je nutné při budoucím prověřování věnovat pozornost, tj. neměly by být opomenuty.

Dle stavebního zákona je územní rezerva tvořena územím (plochou nebo koridorem), jehož případné budoucí využití pro uvažovaný záměr se má teprve prověřit. Podstatným charakteristickým znakem územní rezervy je její dočasnost. Toto omezení by mělo trvat co nejkratší dobu, tj. dobu nezbytnou pro prověření možnosti využití území pro stanovený záměr. v textové části I. návrh ZÚR JMK je v kap. I. *Vymezení ploch a koridorů, ve kterých se ukládá prověření změn jejich využití územní studií* uveden termín pro zpracování územní studie cit.: „Pořizování územní studie bude zahájeno bezodkladně po vydání ZÚR JMK. Po vložení dat o územní studii do evidence územně plánovací činnosti bude bezodkladně pořízena aktualizace ZÚR JMK.“

K výhradám zpracování územní studie uvádíme, že postup přednostního pořízení ZÚR JMK a následné zpracování územní studie vyplývá z požadavku stavebního zákona, který ukládá pořízení ZÚR JMK zahájit bezodkladně po jejich zrušení (viz. § 42 odst. 6) stavebního zákona). Pořizování ZÚR JMK bylo zahájeno neprodleně po vydání rozsudku NSS v roce 2012. v rámci zpracování ZÚR JMK projektant dospěl k závěru, že je třeba zpracovat územní studii v navrženém rozsahu pro řádné posouzení kumulativních a synergických vlivů, ke kterým dochází zejména na území města Brna.

V rámci aktualizace ZÚR JMK bude zpracováno posouzení vlivů Aktualizace ZÚR JMK na udržitelný rozvoj území. Pro účely tohoto posouzení bude zpracováno vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území, jehož součástí bude také vyhodnocení vlivů na životní prostředí s náležitostí stanovenými v příloze stavebního zákona.

Dokumentace Vyhodnocení vlivů ZÚR JMK na životní prostředí (dokumentace SEA) obsahuje hodnocení jednotlivých navrhovaných záměrů (viz příloha č. 2) a hodnocení koncepce ZÚR JMK jako celku, a to v kapitole 6.9. „Souhrnné vyhodnocení vlivů ploch a koridorů na sledované složky životního prostředí“. Pro celou koncepci jsou navržena opatření pro předcházení, snížení nebo kompenzaci všech zjištěných nebo předpokládaných závažných záporných vlivů na životní prostředí v kapitole 8 dokumentace SEA. Součástí vyhodnocení je rovněž vyhodnocení vlivů sekundárních, kumulativních, synergických, krátkodobých, střednědobých a dlouhodobých, trvalých a přechodných, kladných a záporných viz příloha č. 2 dokumentace SEA.

Hodnocení SEA a Natura je promítnuto do textové části I. návrhu ZÚR JMK požadavků na uspořádání a využití území a úkolů pro územní plánování k jednotlivým záměrům.

Hodnocením záměrů v dokumentaci SEA se již zabýval Nejvyšší správní soud v rozsudku č. 1 Ao 7/2011-526 ze dne 21. června 2012 v článku [218] cit.: „*Nejvyšší správní soud konstatuje, že v části stanoviska SEA označené jako „Stručný popis vyhodnocení“ je uvedeno, že předmětem hodnocení jsou plochy a koridory dle PÚR 2008, plochy a koridory nadmístního významu a územní rezervy. Navrhovatelé mají pravdu v tom, že posouzení vlivů ZÚR na životní prostředí je založeno na hodnocení jednotlivých koridorů (event. jejich dílčích úseků). Soud v tom však nespátňuje rozpor se zákonem. Ba naopak považuje takový postup za jediný možný, neboť pouze takto lze relativně podrobně posoudit vlivy jednotlivých záměrů, pro jejichž realizaci stanoví ZÚR předpoklady, a učinit rozhodnutí o výběru varianty. Posouzení musí být zaměřeno na vlivy všech ploch a koridorů obsažených v návrhu ZÚR, včetně jejich vzájemného ovlivňování. Koncepci jako celek lze totiž považovat za souhrn jednotlivých ploch a koridorů v jejich vzájemných souvislostech a interakci.“*

Ke koncepci Ing. Strnada uvádíme, že koncepcí dopravy v Jihomoravském kraji, uplatněná v ZÚR JMK, navazuje

na dlouhodobě sledované zásady a principy rozvoje území a nadřazené dopravní infrastruktury. Koncepční scénář B „Rozvojový – studie Strnad“ byl posuzován v rámci modelování a srovnán s dalšími koncepčními scénáři z dopravního hlediska. Alternativní koncepce Ing. Strnada nemohla být komplexně posuzována v návrhu ZÚR JMK vzhledem k jejímu rozporu s Politikou územního rozvoje ČR. K alternativní dopravní koncepci Ing. Strnada se vyjádřil Nejvyšší správní soud v rozsudku 1 Ao 7/2011 k ZÚR JMK ze dne 21. června 2012 ve kterém v článku [143] uvedl cit.: „Tzv. *alternativní dopravní koncepce Ing. Strnada je v podstatné části založena právě na neexistenci rychlostní komunikace R52 a realizaci spojení Vídně s Brnem přes Břeclav a dále spojení Vídně s Prahou přes Znojmo. Tím se tato koncepce dostává do evidentního rozporu s obsahem PÚR 2008, a proto nemohla v rámci pořizování ZÚR aspirovat na postavení komplexní alternativy řešení koridorů dopravní infrastruktury nadmístního významu. Alternativní koncepce dle návrhu Ing. Strnada je tedy v podmínkách platné politiky územního rozvoje nerealizovatelná. Nelze proto odpůrci vyčítat, že v rámci pořizování ZÚR, zejména ve fázi posuzování vlivů návrhu ZÚR na udržitelný rozvoj území, nepracoval s komplexní alternativou řešení dopravní infrastruktury na území kraje vycházející ze studie Ing. Strnada.*“

Aktualizace č. 1 PÚR ČR, kterou vláda ČR schválila usnesením č. 276 ze dne 15. dubna 2015, potvrdila koncepci obsaženou v návrhu ZÚR JMK zpřesněním vymezení kapacitní silnice R43 a R55.

Studie MUDr. Volfa a RNDr. Kostkana se zabývají porovnáním dopravních koncepcí pro Jihomoravský kraj (oficiální koncepce ZÚR JMK 2011 a alternativní koncepce Ing. Strnada 2012) z hlediska vlivů na veřejné zdraví a životní prostředí. Vzhledem k tomu, že alternativní koncepce Ing. Strnada nemohla být v návrhu ZÚR JMK zohledněna jako celek pro její rozpor s PÚR, není namístě ani porovnávání dopravní koncepce ZÚR JMK 2011 a tzv. alternativní koncepce Ing. Strnada 2012. Tyto podkladové studie nejsou součástí opatření obecné povahy, a tudíž nemusí reflektovat výsledný obsah ZÚR, jsou pouze pomocnými dokumenty, které slouží k prověřování jednotlivých záměrů.

Nutno dodat, že i když je pro pořizování zásad územního rozvoje politika územního rozvoje závazná, KrÚ prověřil v rámci modelování konceptní scénář B „Rozvojový – studie Strnad“, zda není důvod pro změnu PÚR. Výsledky modelového zatížení pro variantu B jasně ukazují, že varianta má nízkou dopravní účinnost. Koncepce uspořádání nadřazené sítě Jihomoravského kraje, tzv. „velké V“ nemá ve vztahu k Rakousku a ani sousedním krajům pozitivní vliv, nýbrž naopak. Varianta svým pojetím dopravní koncepce nevytváří předpoklady pro rozvoj území především v metropolitní rozvojové oblasti OB3 Brno. Celkově lze variantu B hodnotit jako variantu s nedostatečným pozitivním účinkem v porovnání s nezbytnou realizací nových, technicky i ekonomicky náročných kapacitních staveb a za dopravně nevhodnou pro některé úseky stávající komunikační sítě.

K neposouzení koncepce jako celku uvádíme, že ZÚR JMK jsou řešeny v rozsahu celého kraje – řešení obsahující pro jednotlivé záměry jak úseky návrhové, tak úseky vymezené formou územních rezerv, včetně stanovené podmínky zpracování územní studie jako podkladu pro rozhodování o variantách – je řešením kompletním a je v souladu se stavebním zákonem a jeho prováděcími předpisy. Pořizovatel se povinnosti pořídit hodnocení SEA v žádném případě nevyhýbá. Stanovení podmínky územní studie na složitě území okolí města Brna je zvoleno z důvodů objektivního srovnání, aby nástroji územního plánování bylo umožněno podrobnější prověření u dopravních záměrů v předmětném území, pro které bude zpracována také hluková a rozptylová studie.

Závěr:

V návrhu ZÚR JMK byla navržena **ucelená dopravní koncepce**. Koncepce „páteřní“ silniční infrastruktury je jasně stanovena a respektuje všechny koridory vymezené v PÚR: R43, R52, R55 a dopravní spojení S8. Pouze v části koridoru D43 je vymezena územní rezerva. K navrhovanému řešení bylo vypracováno Vyhodnocení vlivů ZÚR JMK na udržitelný rozvoj území, které obsahuje vyhodnocení vlivů na životní prostředí (dokumentace SEA). Žádný z navrhovaných záměrů obsažených v ZÚR JMK nebyl v rámci dokumentace SEA hodnocen jako nerealizovatelný tj. neproveditelný.

Opatření k dosažení požadované kvality ovzduší, jejímu udržení a dalšímu zlepšení, ze kterých vychází orgány ochrany ovzduší, veřejná správa a samospráva stanovuje Program zlepšování kvality ovzduší aglomerace Brno (květen 2016). Mezi opatřeními ke snížení emisí a požadovanému zlepšení kvality ovzduší stanovenými programem jsou **mimo jiné** i opatření územně plánovací, která jsou součástí řešení návrhu ZÚR JMK.

Účelem realizace navrhovaných komunikací je životní prostředí obyvatel zlepšit, nikoli zhoršit. Přitom platí, že největší zátěží jsou jednoznačně vystaveni obyvatelé centrální části Brna. Důvod pro trasování určitých komunikací přes jmenovanou oblast (Bosonohy, Troubsko, Ostopovice atd.) je jednoduše v tom, že v této poloze mají dané komunikace největší potenciál ke zlepšení situace v centru Brna. Tento závěr považujeme za

nezpochybnitelný.

MMR je si vědomo problémů v metropolitní rozvojové oblasti Brno, zejména v její jižní části, a proto v PÚR stanovilo úkol pro územní plánování pořídit územní studie řešící zejména vzájemné vztahy veřejné infrastruktury.

Je nutno konstatovat, že stávající podkladové studie neposkytují odpověď na otázku, zda lze dané stavby v tomto prostoru umístit či nikoliv, a to bez ohledu na to, kolik podkladových studií bylo k dispozici. Důvodem je právě to, že tyto studie nemodelovaly komplexně všechny záměry v území Brna a jeho okolí v celém příčinném řetězci „dopravní zatížení – imisní a hluková zátěž – zdravotní rizika obyvatel“. Bez takové studie není vhodné o otázce, kterou z variant D43 do území lze umístit či nikoliv, autoritativně rozhodnout. Proto je v návrhu ZÚR JMK uloženo zpracování územní studie, která dá odpověď na otázku, která z variant D43 a s ní související JZT je vhodnější jak z hlediska vlivů na obyvatelstvo tak z hlediska dopravní účinnosti.

Pořadí	N 04	Datum	14.06.2016	KEVIS kód		Č. j.	JMK 92222/2016
Obec (identifikační údaje)		název obce:		obec Nebovidy			
		osoba oprávněná jednat jménem obce:		Milan Mojžíš, starosta			
Adresa / sídlo		Nebovidy 78, 664 48 Moravany					
Téma		Doprava silniční					
Téma – jiné							

Námítky

Podatelka jako obec dotčená tímto návrhem uplatňuje spolu s dalšími obcemi Jihomoravského kraje společným podáním námítky k návrhu ZÚR JMK, týkající se některých obecných aspektů návrhu, navržené koncepce rozvoje dopravní infrastruktury a jednotlivých záměrů dopravních staveb. Podatelka zároveň podává v souladu s § 39 odst. 2 ve spojení s § 6 odst. 6 písm. d) zákona č. 183/2006 Sb., stavebního zákona, v platném znění, k návrhu ZÚR JMK následující **specifické námítky**:

Námítka č. 1. Podatelka nesouhlasí s územní rezervou pro záměr Jihozápadní tangenty

Vymezení dotčeného území:

Koridor územní rezervy záměru „jihozápadní tangenty“.

Odůvodnění námítky:

Realizací uvedeného záměru kapacitní silniční komunikace by došlo k rozdělení katastru obce touto komunikací, zhoršení životního prostředí občanů obce (zejména zvýšení jejich zátěže hlukem a imisemi prachu a dalších zdraví škodlivých látek v důsledku blízkosti obytné zástavby), ke značnému záboru zemědělského půdního fondu na území obce a zhoršení dopravní obslužnosti.

Už samotné vymezení územní rezervy (po neznámou dobu) pro uvedený záměr má negativní dopad na území obce a výrazně by omezilo obec v její samosprávě. Vymezením územní rezervy je podatelka významně dotčena rovněž jako vlastník těchto nemovitostí, nemluvě o případné přítomnosti samotného nového tělesa silnice a jejího ochranného pásma. V důsledku výše uvedených negativ by došlo ke snížení hodnoty, resp. tržní ceny, nemovitostí obce a tím rovněž k zásahu do vlastnického práva podatelky. Pokud má podatelka ze zákona chránit svůj majetek a své občany, nezbyvají, než záměr výše uvedené dopravní stavby (JZT), a to již ve fázi jejího navrhovaného vymezení jako územní rezervy v návrhu ZÚR JMK, odmítnout z důvodu nepřípustného zásahu do práv podatelky a jejích občanů.

Námítka č. 2.: Podatelka nesouhlasí s další fragmentací svého území

Vymezení dotčeného území:

Území obce Nebovidy

Odůvodnění námítky:

Obcí Nebovidy v současné době probíhá dvoupruhová silnice III. třídy 15275. Velmi časté jsou průjezdy cisteren s pohonnými hmotami z velkokapacitního skladu ve Střelících. Další uvažovaná výstavba dopravních staveb (Jihozápadní tangenty) na území obce by jednoznačně vedla k dramatickému nárůstu hluku a exhalací.

Území obce Nebovidy je již nyní sevřeno ze severu dálnicí D1 a z východu silnicí I/52 a v kombinaci s realizací „Jihozápadní tangenty“ by tak došlo k dalšímu zvýšení zátěže území, kde jsou již v současné době překračovány nejvyšší přípustné limity (konkrétně limity zatížení hlukem a prachovými částicemi PM10). Území mezi dálnicí D1, dálnicí D52 a „Jihozápadní tangentou“, by tak zcela ztratilo svůj rozvojový potenciál, zejména ve vztahu k možnostem příměstského bydlení a rekreace v této oblasti. Výrazným způsobem by se zhoršila kvalita bydlení v obci, protože uvažované stavby jsou v bezprostřední blízkosti obytné zástavby. Omezil by se rozvoj obce, protože by klesl zájem o pozemky určené schváleným územním plánem k zastavění rodinnými domy. Tyto lokality jsou v blízkosti plánované rychlostní komunikace.

Námítka č. 3.: Není splněn požadavek zohlednění návaznosti navržené páteřní komunikační sítě na silnice nižších tříd.

Vymezení dotčeného území:

Území obce Nebovidy

Odůvodnění námítky:

Dopady navržené koncepce páteřní komunikační sítě na silnice nižší třídy nejsou ve zveřejněném návrhu ZÚR JMK dostatečně vyhodnoceny, a to ani v části Vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území. Tento aspekt má přitom dopad na desítky dotčených obcí v Jihomoravském kraji a jejich dopravní obslužnost, včetně obce Nebovidy.

Vyhodnocení námitek:

Námítka č. 1, vyjadřující nesouhlas s územní rezervou pro záměr Jihozápadní tangenty, **se zamítá.**

Námítka č. 2, vyjadřující nesouhlas s další fragmentací svého území vymezením územní rezervy Jihozápadní tangenty, **se zamítá.**

Odůvodnění k námítkám č. 1 a 2:

Jihozápadní tangenta (JZT) je v souvislosti s rozvojem celého jihozápadního a jižního segmentu urbanizovaného prostoru města Brna dlouhodobým záměrem a byla prověřena řadou podkladových studií, zejména dopravně urbanistickou studií „Rychlostní silnice R43 Jihozápadní tangenta Troubsko – Blučina“, 2003“ a „Územní studií v oblasti jihozápadně města Brna“ 2008. Záměr JZT, záměr dálnice D52/JT Rajhrad – Chřlvice II (dříve nazývané jižní tangenta) a záměr Obchvat Chřlvice, prodloužení II/152 jsou součástí v ZÚR JMK navržené dopravní sítě jižně dálnice D1, ke které se vztahuje úkol pro územní plánování stanovený v Politice územního rozvoje ČR, ve znění Aktualizace č. 1 (dále Aktualizace č. 1 PÚR ČR) v článku (42): „*vytvořit územní podmínky pro řešení dopravní (zejména silniční) sítě jižně od dálnice D1*“. Nutnost řešení silniční sítě jižně dálnice D1 je vyvolána rozvojem města Brna jižním směrem, zejména výstavbou komerčních zón v území. Z hlediska řešení silniční sítě území Brněnské aglomerace je podstatné respektování systému třístupňové ochrany území, zejména zastavěných území, před tranzitní dopravou.

JZT představuje kapacitní propojení jihozápadního segmentu mezi D1 a R52, v širších souvislostech s přímou návazností na R43 ve stopě Bystrcké, případně s využitím dílčího úseku dálnice D1 s návazností na R43 ve stopě Bítýšské, v jižním prostoru s návazností na R52 a prostřednictvím jižní tangenty na dálnici D2 s pokračováním v koridoru obchvatu Chřlvice. Dopravní vytížení a efektivita JZT v celém systému nadřazené sítě JMK byla prověřována v rámci dokumentace „Zhodnocení potenciálu území a modelových stavů silniční sítě Jihomoravského kraje“, 2014.

Dle ustanovení § 36 odst. 3 stavebního zákona *zásady územního rozvoje ani vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území nesmí obsahovat podrobnosti náležející svým obsahem územnímu plánu, regulačnímu plánu*. S ohledem na složitost podmínek v území Brna a jeho zázemí nelze v měřítku a podrobnosti zásad územního rozvoje posoudit potřebu, reálnost a dopady posuzovaných variant do území. Proto návrh ZÚR JMK v území metropolitní rozvojové oblasti OB3 Brno vymezuje plochu, ve které se ukládá prověření změn územní studií „Územní studie nadřazené dálniční a silniční sítě v jádrovém území OB3 metropolitní rozvojové oblasti Brno“ (viz kap. I. textové části návrhu ZÚR JMK).

Takový postup při řešení problematiky území jižně od Brna potvrzuje Aktualizace č. 1 PÚR ČR; z článku (42) Aktualizace č. 1 PÚR ČR vyplývá úkol pro územní plánování, a to „pořádat územní studii řešící zejména vzájemné vazby veřejné infrastruktury“. Vymezením plochy v území metropolitní rozvojové oblasti OB3 Brno, ve které se ukládá prověření změn územní studii, je tento úkol pro územní plánování v ZÚR JMK naplněn.

Plocha pro územní studii je vymezená ve vazbě na území metropolitní rozvojové oblasti OB3 Brno, ve které dochází k vysoké koncentraci požadavků na změny využití území a jejich vzájemnou prostorovou a funkční koordinaci. Územní studie v územně funkčních souvislostech podrobněji prověří reálnost průchodu nadregionální a regionální silniční infrastruktury územím s vazbou na metropolitní rozvojovou oblast, při zohlednění vzájemných návazností kapacitních komunikací a ostatní silniční sítě, vzájemných vazeb obcí v řešeném území včetně jejich vazby k Brnu, jako jádru metropolitní rozvojové oblasti. Dle návrhu ZÚR JMK je úkolem územní studie, mimo jiné, *prověřit přepravní účinnost, funkci a potřebu jihozápadní tangenty ve vztahu k variantám dálnice D43, v návaznosti na dálnici D52/JT Rajhrad – Chrlice II (jižní tangenta) a její napojení na dálnici D2, a to s ohledem na zpřístupnění a obsluhu jihozápadního prostoru jádrového území OB3 metropolitní rozvojové oblasti Brno mezi dálnicemi D52 a D1, a dopady na zatížení komunikačního systému Brna včetně radiál.* Dále má územní studie za úkol *prověřit potřebu jihozápadní tangenty jako součásti koncepce tříступňového ochranného komunikačního systému města Brna a jeho zázemí sledované v ÚPD města Brna, včetně dopadů na celkovou koncepci rozvoje a územního uspořádání řešeného prostoru.* Dle návrhu ZÚR JMK je při prověřování v maximální možné míře nutno *zohlednit strukturu osídlení a rozvojové předpoklady území.* Prověřovaná řešení musí *směřovat k minimalizaci negativních vlivů na obyvatelstvo, lidské zdraví a životní prostředí a rovněž k minimalizaci negativních vlivů na přírodu, krajinu a krajinný ráz území.*

Uložení nezbytnosti zpracovat územní studii na území města Brna a v jeho zázemí napomáhají ZÚR JMK, s ohledem na složitost řešeného území, tomu, že dojde k podrobnějšímu zhodnocení stávajících a předpokládaných vlivů navrhovaných variant včetně vlivů sekundárních, synergických, kumulativních, krátkodobých, střednědobých a dlouhodobých, trvalých a přechodných, kladných a záporných. Tyto vlivy vzhledem k ust. § 36 odst. 3 stavebního zákona nelze jinak v ZÚR JMK řešit v potřebné větší podrobnosti.

Z důvodu předběžné opatrnosti návrh ZÚR JMK vymezuje varianty JZT, a to var. A „Modřická“ (RDS08-A) a var. B „Želešická“ (RDS08-B) jako územní rezervu do doby, než bude na základě výsledků podrobnějšího prověření území územní studií možno rozhodnout o potřebnosti JZT, případně o výběru varianty. Územní rezerva je pro obě varianty vymezena v šířce 600 m mimo zastavěná území a zastavitelné plochy dotčených obcí za podmínky zachování minimální šířky koridoru 250 m (tj. šířka ochranného pásma pro silnici I. třídy rychlostního typu + rezerva 50 m) tak, aby byla zajištěna dostatečná rezerva pro možné prověření polohy a celkového uspořádání dotčeného území.

K vymezené územní rezervě dodáváme, že podle § 36 odst. 1 stavebního zákona se územní rezervy z hlediska vlivů na životní prostředí neposuzují, neboť účelem územní rezervy je chránit území pro záměr, který nelze bez prověření potřeby realizace a jeho plošných nároků umístit do území. Část textu námítky obce „Realizací uvedeného záměru kapacitní silniční komunikace by došlo ke ... zhoršení životního prostředí občanů obce (zejména zvýšení jejich zátěže hlukem a imisemi prachu a dalších zdraví škodlivých látek v důsledku blízkosti obytné zástavby), ke značnému záboru zemědělského půdního fondu na území obce ...“ neodpovídá skutečnosti, že v návrhu ZÚR JMK je vymezen koridor územní rezervy, který neumožňuje realizaci silniční komunikace a u kterého se využití územní rezervy z hlediska vlivů na životní prostředí neposuzuje.

Pro informaci ke stávajícímu stavu zatížení území uvádíme, že opatření k dosažení požadované kvality ovzduší, jejímu udržení a dalšímu zlepšení, ze kterých budou vycházet orgány ochrany ovzduší, veřejná správa a samospráva dle svých kompetencí v rámci řízení kvality ovzduší dle zákona č. 201/2012 Sb., o ochraně ovzduší, ve znění pozdějších předpisů a v souladu s obecnou povinností pečovat o rozvoj obce a kraje a jejich území, stanovuje Program zlepšování kvality ovzduší aglomerace Brno (květen 2016). Mezi opatřeními ke snížení emisí a požadovanému zlepšení kvality ovzduší stanovenými programem v kapitole E. 3. jsou i opatření územně plánovací, která jsou součástí řešení návrhu ZÚR JMK. Jedná se také o návrhy a územní rezervy pro páteční síť kapacitních silnic, silnic I. a II. třídy. V kap. A.3. textové části Vyhodnocení vlivů ZÚR JMK na udržitelný rozvoj území jsou obsaženy údaje o současném stavu životního prostředí (ovzduší, lidské zdraví – hluková zátěž obyvatelstva). Údaje z imisního monitoringu jsou shrnuty na str. 77 Vyhodnocení vlivů ZÚR JMK na udržitelný rozvoj území, včetně naměřených hodnot na stanicích v Brně. Z těchto údajů projektant při hodnocení vycházel.

V předmětném území dle údajů ČHMÚ došlo k významnému zlepšení. Dle hodnot naměřených na měřicí stanici Brno – Tuřany (která má reprezentativnost až 50 km) lze vyhodnotit v uplynulých letech imisní zatížení lokality

sledovanými škodlivinami jako mírně znečištěné. Imisní limity pro posuzované škodliviny zde nejsou překračovány poslední 4 roky. Hodnoty pro průměrné denní koncentrace PM₁₀ je zde překračován několikanásobně, ale stanovený maximální počet překročení imisního limitu za rok (tj. 35× ročně) překročen poslední 4 roky nebyl. Průměrné roční koncentrace sledovaných škodlivin imisní limity splňují. Vyhodnocení vlivů ZÚR JMK na udržitelný rozvoj území uvádí a hodnotí méně příznivý stav, než by odpovídalo aktuální situaci, která se zjevně s postupem času zlepšuje.

Problematika, které musí být při prověřování možností budoucího využití pro daný účel a při upřesnění vymezení koridoru věnována zvýšená pozornost, je popsána na základě principu předběžné opatrnosti ve Vyhodnocení vlivů ZÚR JMK na udržitelný rozvoj území v příloze č. 3 „Informativní údaje k územním rezervám“. Účelem informativního přehledu je upozornit na skutečnosti, kterým je nutné při budoucím prověřování věnovat pozornost, tj. neměly by být opomenuty. Pro koridory územních rezerv RDS08-A a RDS08-B je nutné dle tabulky uvedené v příloze č. 3 „Informativní údaje k územním rezervám“ věnovat pozornost mimo jiné optimalizaci trasy v rámci koridoru s cílem minimalizace dopadů na obytnou zástavbu, zajistit splnění hlukových limitů, zachování migrační propustnosti území a zachování funkcí skladebných prvků ÚSES.

S ohledem na skutečnost, že v návrhu ZÚR JMK jsou vymezeny pro záměr JZT koridory územních rezerv, (sloužící k ochraně území před činnostmi, které by mohly stanovené využití podstatně ztížit nebo znemožnit), nelze pro JZT stanovit podmínky či vyhodnotit vlivy záměru, které jsou požadovány v obdrženém podání. Požadavky obce budou vyhodnoceny v rámci pořízení „Územní studie nadřazené dálniční a silniční síti v jádrovém území OB3 metropolitní rozvojové oblasti Brno“.

V odůvodnění námítky je obcí dále konstatováno, že vlivem vymezení územní rezervy pro JZT dojde ke snížení hodnoty, resp. tržní ceny nemovitostí, a k dopadu na vlastnická práva. V námítce ale není uvedeno, z jaké příčiny k této situaci má dojít. Koridor územní rezervy neumožňuje realizaci stavby JZT, nemůže i po vydání ZÚR JMK obsahující koridor územní rezervy dojít ke zhoršení podmínek v území. V územním plánu Nebovidy jsou už zpracovány územní rezervy JZT ve variantách jako ochrana území před znemožněním realizace záměru JZT a zároveň jsou vymezeny rozvojové plochy pro bydlení v návaznosti na zastavěné území. V rámci projednání návrhu Územního plánu Nebovidy nebyly k řešení územního plánu ze strany Krajské hygienické stanice, v tomto případě jako dotčeného orgánu ochrany veřejného zdraví, vzneseny žádné připomínky (ani k vymezení územní rezervy JZT ani k vymezení rozvojových ploch pro bydlení. Samotné vymezení koridoru územní rezervy tedy nemá na rozvoj obce Nebovidy zásadní vliv.

Z hlediska posuzování otázky práv dotčených osob (majitelů nemovitostí) je nutno vycházet zejména z cílů a úkolů územního plánování stanovených v § 18 stavebního zákona. Dle § 18 odst. 2 stavebního zákona územní plánování zajišťuje předpoklady pro udržitelný rozvoj území komplexním řešením účelného využití a prostorového uspořádání území s cílem dosažení obecně prospěšného souladu veřejných a soukromých zájmů na rozvoji území. Dle odst. 3 orgány územního plánování koordinují veřejné i soukromé záměry změn v území, výstavbu a jiné činnosti ovlivňující rozvoj území a konkretizují ochranu veřejných zájmů. Je zcela logické, že při koordinaci veřejných a soukromých záměrů nelze vyhovět všem zájmům v území. Zde je nutno poukázat na to, jak na tyto otázky pohlíží ve svých rozsudcích Nejvyšší správní soud. Ten ve svém rozsudku č. j. 6 Ao 6/2010 – 103 ze dne 02.02.2011 reagoval na ochranu práv dotčených osob následovně: Nejvyšší správní soud souhlasí s argumentací, „že v procesu územního plánování není nikdy možné zajistit rozvoj ku prospěchu všech za současné záruky dosavadních standardů života pro všechny, kterých se územní plány týkají. V procesu územního plánování dochází k vážení řady zájmů soukromých i veřejných a výsledkem pak musí být rozhodnutí o upřednostnění některých zájmů před jinými při zachování právem předvídané proporcionality a ochrany základních práv před svévolnými a excesivními zásahy. Obecné rozhodnutí o distribuci zátěže v rámci určitého území při zachování výše zmíněných zásad je politickou diskrecí konkrétního zastupitelského orgánu územní samosprávy a vyjadřuje realizaci práva na samosprávu konkrétního územního celku. Nepřiměřené zásahy soudní moci do konkrétních odůvodněných a zákonných věcných rozhodnutí územní samosprávy by byly porušením ústavních zásad o dělbě moci.“ Posuzovat přiměřenost zásahu do práv vlastníků nemovitostí v rámci měřítka ZÚR JMK 1 : 100 000 prakticky není možné. Proto dle článku (281) je jedním z úkolů pro územní plánování v územních plánech dotčených obcí stanovit podmínky pro využití koridoru územní rezervy. To znamená, že úkolem pro územní plán je zpřesnění koridoru a stanovení podrobných podmínek pro využití území pro tento koridor. V měřítku územního plánu je pak možné stanovit míru zásahu do vlastnických práv. V podrobnosti ZÚR toto stanovit nelze.

Námítka č. 3, která konstatuje, že není splněn požadavek zohlednění návaznosti navržené páteřní sítě na silnice nižších tříd, **se zamítá.**

Odůvodnění:

Námítka je uplatněna obecně, bez konkrétních příkladů, nelze tedy odpovědět na případné nedostatky při napojení konkrétního území.

U navržených záměrů dotýkajících se dálnic je z grafické části zřetelné, že jsou v rámci koridorů pro jednotlivé záměry vyznačeny mimoúrovňové křižovatky, které zabezpečují návaznost těchto komunikací na silnice nižších tříd (krajských silnic). Z grafické části jsou možnosti napojení na síť dálnic zřejmé, každý subjekt mohl uplatnit připomínku k napojení určitého území. Ke konstatování obce, že není *splněn požadavek zohlednění návaznosti navržené páteřní komunikační sítě na silnice nižších tříd*, pořizovatel uvádí, že není pravdivé.

Pokud se týká záměrů na silnicích I. a II. tříd, jsou v grafické části vymezeny pouze vybrané mimoúrovňové křižovatky pro napojení silnic nižších tříd; u těchto silnic legislativa nepožaduje striktně mimoúrovňová křížení. Připojení krajských silnic či místních komunikací, které jsou projektantem ZÚR JMK hodnoceny s přihlédnutím k zařazení v Generelu krajských silnic jako silnice místního významu, nelze řešit v ZÚR JMK; ve smyslu § 36 odst. 3 stavebního zákona záležitosti místního významu řeší územní plán.

K problematice návaznosti navržené páteřní komunikační sítě na silnice nižších tříd pořizovatel dále uvádí, že jako podklad pro dopravní řešení ZÚR JMK byl v roce 2014 firmou HBH Projekt, spol. s r. o., Brno, zpracován „Model silniční dopravy pro síť Jihomoravského kraje“ (dále dopravní model). Dopravní model řeší silniční síť ve čtyřech základních variantách – A. varianta základní, B. varianta rozvojová – studie Strnad, C. varianta rozvojová – R43 Bystrcká stopa a D. varianta rozvojová – R43 Bítýšská stopa. Dopravní modelování v rámci jednotlivých základních variant probíhalo na celé silniční síti Jihomoravského kraje, tedy včetně silnic II. a III. třídy. Dopravní model výhledové sítě ve všech koncepčních variantách vyhodnotil intenzity dopravy, a to u navrhovaných staveb páteřní komunikační sítě i u sítě krajských silnic II. a III. třídy. Dopravní řešení ZÚR JMK je zpracováno na základě závěrů dopravního modelu a zohledňuje vyhodnocené intenzity dopravy; návaznost páteřní komunikační sítě na silnice nižších tříd je s ohledem na zpracovaný dopravní model nepochybnitelná. Koncepce silniční dopravy Jihomoravského kraje je řešena v návrhu ZÚR JMK, v úvodních bodech kap. D.1.2. Silniční doprava, podrobné odůvodnění koncepce je zpracováno v odůvodnění ZÚR JMK, v rámci kap. G.4.1. Dopravní infrastruktura.

Pokud se týká dopadu navržené koncepce páteřní sítě na silnice nižší třídy, je nutno konstatovat, že „Vyhodnocení vlivů Zásad územního rozvoje Jihomoravského kraje na udržitelný rozvoj území“ (dále hodnocení vlivů) řeší komplexně vlivy pořizované dokumentace na území celého kraje, dle přílohy č. 5 vyhlášky č. 500/2006 Sb., v platném znění. Dle legislativy se hodnotí vliv jednotlivých záměrů zejména na území a na obyvatelstvo. Z legislativy není patrné, že se má hodnotit vliv záměrů na silniční síť, ale vždy vliv dopravních záměrů na dotčené území. Takové posouzení je v hodnocení vlivů u jednotlivých „návrhových“ záměrů obsaženo, připomínka nemá opodstatnění. K vymezeným územním rezervám dodáváme, že podle § 36 odst. 1 stavebního zákona se územní rezervy z hlediska vlivů na životní prostředí neposuzují, neboť účelem územní rezervy je na základě principu předběžné opatrnosti chránit území pro další prověřování záměru.

Pořadí	N 05	Datum	15.06.2016	KEVIS kód	–	Č. j.	JMK 93840/2016
Obec (identifikační údaje)		název obce:		obec Troubsko			
		osoba oprávněná jednat jménem obce:		Irena Kynclová, starostka			
Adresa / sídlo		Zámecká 8, 644 41 Troubsko					
Téma		Doprava silniční, územní studie					
Téma – jiné							
Námítky							
Zastupitelstvo obce Troubsko na svém III. veřejném zasedání, dne 14.6.2016 projednalo a usnesením číslo IH/4 schválilo tyto námítky k návrhu Zásad územního rozvoje Jihomoravského kraje:							
1) zásadně nesouhlasí s umísťováním dalších kapacitních komunikací a jejich mimoúrovňových křižovatek na							

území obce Troubsko a v jeho blízkosti, a to z důvodu již překračovaných zákonných hygienických limitů; 2) požaduje, aby v současně pořizovaných ZÚR JMK byla dořešena i oblast Brněnské aglomerace včetně obce Troubsko a aby v ZÚR byla přijata veškerá územně plánovací opatření k minimalizaci dálkové tranzitní dopravy v této oblasti s cílem neprodleně přispět k řešení existující protiprávní situace s překračovanými hygienickými limity v Troubsku a jeho okolí; 3) při realizaci nových projektů rozvoje dopravní infrastruktury nebo při zkapacitnění stávajících komunikací provádět taková technická opatření, která zamezí nadměrnému obtěžování obyvatelstva obce Troubsko hlukem, případně sníží zátěž hlukem, pokud jsou dlouhodobě překračovány povolené normy, a obtěžování prachem; 4) aby byly důsledně dodržovány zákonem stanovené limity související s kvalitou ovzduší a obyvatelům obce Troubsko byly poskytovány srozumitelné informace o realizovaných opatřeních směřujících k dodržování těchto limitů; 5) upřednostňovat taková variantní řešení, které povedou k vyvedení tranzitní nákladní silniční dopravy z obytných částí města Brna a sousedních obcí, zejména z obce Troubsko; 6) ve všech variantách výstavby dálnice D43 v úseku Troubsko zachovat v plném rozsahu stávající komunikaci č. III/15274 Bosonohy – Troubsko; 7) řešení obchvatu obce ve směru Troubsko – směr Střelice zatíženého neúnosnou nadměrnou nákladní dopravou a velkým nárůstem průjezdu velkotonážních nákladních vozidel do areálu společnosti Čepro a do průmyslové zóny sousedící s tímto areálem (společnost JASO, ILH a další), a to v lokalitě ulice Polní za dálničním mostem směr Střelice západně od obce.	Vyhodnocení námitek Z hlediska věcného obsahu bylo v předmětném podání formulováno sedm samostatných námitek. Území dotčené námitkou je správní území obce Troubsko. Námitka č. 1, zásadní nesouhlas obce s umísťováním dalších kapacitních komunikací a jejich mimoúrovňových křižovatek na území obce Troubsko a v jeho blízkosti, a to z důvodu již překračovaných zákonných hygienických limitů, se zamítá. <u>Odůvodnění:</u> 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 nepřípustné. 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.“ Z výše uvedeného vyplývá, že do nadlimitně zatíženého území lze vymezit koridory pro silniční dopravu. K překračování zákonných limitů v obci Troubsko podrobněji u námítky č. 2. Námitka č. 2, aby v současně pořizovaných ZÚR JMK byla dořešena i oblast Brněnské aglomerace včetně obce Troubsko a aby v ZÚR byla přijata veškerá územně plánovací opatření k minimalizaci dálkové tranzitní dopravy

v této oblasti s cílem neprodleně přispět k řešení existující protiprávní situace s překračovanými hygienickými limity v Troubsku a jeho okolí, **se zamítá**.

Odůvodnění:

Oblast Brněnské aglomerace včetně obce Troubsko je v ZÚR JMK řešena. Centrem Jihomoravského kraje je Metropolitní rozvojová oblast Brno OB3, kterou vymezila Politika územního rozvoje ČR. Návrh ZÚR JMK ji zpřesnil a vymezil (bod 25 textové části I. návrhu ZÚR JMK). Vymezení oblasti je v PÚR zdůvodněno ovlivněním území rozvojovou dynamikou krajského města Brna, které představuje silnou koncentraci obyvatelstva a ekonomických činností, z velké části s mezinárodním významem. Faktorem podporujícím rozvoj oblasti je dobrá dostupnost dálnicemi a rychlostními silnicemi a I. tranzitním železničním koridorem.

Problematika centra Jihomoravského kraje, tzn. v územním rozsahu vymezené Metropolitní rozvojové oblasti Brno OB3, je řešena a popsána v návrhu ZÚR JMK v jednotlivých kapitolách od stanovení priorit územního plánování, přes vymezení rozvojových oblastí a rozvojových os až k vymezení ploch a koridorů veřejné infrastruktury, územního systému ekologické stability a územních rezerv.

Návrh ZÚR JMK vymezuje v Metropolitní rozvojové oblasti Brno OB3 návrhové plochy a koridory pro jednotlivé druhy dopravy:

- pro silniční dopravu

koridor dálnice D52 Pohořelice – Mikulov – hranice ČR / Rakousko, koridor dálnice D1 Kývalka – Slatina pro zkapacitnění včetně přestavby mimoúrovňových křižovatek, koridor dálnice D2 Chrlice – Brno-jih pro zkapacitnění včetně přestavby mimoúrovňových křižovatek, koridor dálnice D52/JT a dále koridory pro přestavbu silnic II. třídy – obchvat Chrlic, prodloužení II/152; II/152 Želešice, obchvat; II/380 Tuřany, obchvat; II/385 Hradčany – Čebín, obchvat; II/416 Blučina, obchvat; III/15286 Brno, Slatina, obchvat; II/602 Bosonohy, obchvat; II/425 Rajhrad – Modřice.

- pro železniční dopravu

koridor celostátní železniční trati č. 300 a 340 Brno – Vyškov – hranice kraje („Modernizace trati Brno – Přerov“); koridor celostátní železniční tratě č. 250 Tišnov – Brno, Řečkovice; koridor celostátní železniční tratě č. 240 Brno – Zastávka u Brna – hranice kraje; koridor regionální železniční tratě Hrušovany u Brna – Židlochovice; koridor regionální železniční tratě č. 244 Hrušovany nad Jevišovkou/Ivančice – Střelice, koridor regionální železniční tratě č. 340 Brno – Šlapanice – Veselí nad Moravou – hranice kraje

- pro leteckou dopravu

plocha pro modernizaci veřejného mezinárodního letiště Brno-Tuřany,

- pro cyklistickou dopravu

koridory dálkových cyklistických koridorů EuroVelo 4, 9; cyklistické koridory cyklostezek Brno-Vídeň, Jantarová stezka, Pražská stezka, krajská síť cyklistických koridorů

Z uvedeného přehledu je zřejmé, že i území centra kraje je z hlediska dopravy návrhem ZÚR JMK řešeno. Výčtem jednotlivých záměrů by bylo možné doplnit i další tematické oblasti (elektroenergetiku, plynárenství, teplovody, zásobování vodou, protipovodňová opatření, územní systém ekologické stability).

Koncepce dopravy Jihomoravského kraje, uplatněná v ZÚR JMK, navazuje na dlouhodobě sledované zásady a principy rozvoje území a nadřazené dopravní infrastruktury, které byly kontinuálně prověřované a navrhované v předchozích koncepčních dokumentech resortu dopravy a uplatňované v jednotlivých územně plánovacích dokumentacích na území Jihomoravského kraje. Záměry dopravní a technické infrastruktury byly ve Vyhodnocení vlivů ZÚR JMK na udržitelný rozvoj území hodnoceny na základě porovnání významnosti vlivu záměru na posuzované složky životního prostředí, resp. porovnání přijatelnosti míry vlivu záměru na danou složku životního prostředí a porovnání variant řešení z hlediska dopravně inženýrských kritérií, předpokládaných vlivů na obyvatelstvo, veřejné zdraví a složky životního prostředí, tj. kritérií zohledňujících základní aspekty pilířů udržitelného rozvoje území při rozhodování o výsledné variantě. Zásady územního rozvoje tedy zachovávají kontinuitu vývoje území. Z tohoto důvodu byly záměry vyhodnocovány, zkoumány, ověřovány (např. z hlediska kapacity sítí, průchodnosti území, vlivů na životní prostředí a lidské zdraví) a aktuálně modifikovány s cílem zlepšení dosavadního stavu území, podpory a koordinace rozvoje území a ochrany jeho hodnot.

Koncepce dopravy v Jihomoravském kraji aktuálně zohledňuje a zapracovává strategie a principy platných oborových dokumentů schválených vládou ČR, především Dopravní politiku České republiky pro období 2014 – 2020 s výhledem do roku 2050 (UV ČR č. 449/2013 Sb.), Dopravní sektorovou strategii, 2. fázi (UV ČR č. 850/2013 Sb.) a dále Politiku územního rozvoje.

Návrh ZÚR JMK obsahuje řešení celé páteřní silniční infrastruktury. V souladu se stavebním zákonem a zadáním jsou v ZÚR JMK vymezeny plochy a koridory návrhové (veřejně prospěšné stavby) a územní rezervy.

Koncepce dopravy Jihomoravského kraje obsažená v ZÚR JMK je výsledkem komplexního posouzení potenciálu území a zhodnocení koncepčních scénářů uspořádání silniční sítě v Jihomoravském kraji, včetně zhodnocení výhledového zatížení silniční sítě v jednotlivých koncepčních scénářích (tzv. dopravní model), které byly modelovány pro potřeby posouzení jejich účinnosti, dopadů do území, nároků a přínosů pro rozvoj území kraje.

Návrhem ZÚR JMK je uloženo zpracování územní studie, jejímž cílem je prověřit v územním detailu potřebnost a realizovatelnost vybraných záměrů navrhované koncepce silniční dopravy na území Jihomoravského kraje, jež byly vymezeny v podobě územních rezerv. Dle rozsudku NSS 1 Ao 7/2011 k ZÚR JMK ze dne 21. června 2012 článku [86] lze vypracování územní studie stanovenou v ZÚR (viz § 36 odst. 2 stavebního zákona) považovat za relevantní opatření ke kompenzaci některých negativních kumulativních a synergických vlivů a to v případě, je-li na základě dostupných podkladů možný jen velmi hrubý odhad předpokládané zátěže, což dokládá dokumentace SEA.

Jedním z účelů pořízení územní studie je vytvoření sjednoceného podkladu, co do aktuálnosti a detailnosti řešení záměrů nadřazené dálniční a silniční sítě, jakož i aktualizace a prohloubení údajů o území samotném tak, aby bylo možné posoudit vliv záměrů nadřazené dálniční a silniční sítě na životní prostředí v rozsahu, podrobnosti a míře konkrétnosti větší, než umožňují ZÚR. V současné době není k dispozici dostatek podkladů v potřebné podrobnosti, zpracovaných ve stejném pojetí, v jednom období a v jednotném prostorovém vymezení. Nelze vycházet jen z dopravního modelování, ale i z podmínek území. Kvalitní závěr může být vyneseno až na základě určitého portfolia dat, jinak dochází ke zkreslení a závěr nemusí být úplný. Toto portfolio dat je sice již částečně hotovo, ale je nezbytné ho doplnit o výsledky studie, na základě které bude teprve možné komplexní posouzení celé problematiky. Vzhledem k ust. § 36 odst. 3 stavebního zákona nelze výše uvedená posouzení vlivů v ZÚR JMK řešit v potřebné větší podrobnosti. Odůvodnění zpracování územní studie je obsaženo v kap. G.9. textové části II. Odůvodnění návrhu ZÚR JMK. Uvedené argumenty prokazují nezbytnost pořízení územní studie.

K uvedenému doplňujeme, že Aktualizací č. 1 PÚR ČR je stanoven úkol pro Metropolitní rozvojovou oblast Brno – pořídit územní studii řešící zejména vazby veřejné infrastruktury. Návrhem ZÚR JMK uložená „Územní studie nadřazené dálniční a silniční sítě v jádrovém území OB3 Metropolitní rozvojové oblasti Brno“ tak plní úkol stanovený Jihomoravskému kraji PÚR ČR.

Postup přednostního pořízení ZÚR JMK a následné zpracování územní studie vyplývá z požadavku stavebního zákona, který ukládá pořízení ZÚR JMK zahájit bezodkladně po jejich zrušení (viz § 42 odst. 6) stavebního zákona).

K územní studii MŽP ve stanovisku SEA k návrhu ZÚR JMK uvedlo cit.: „Návrh ZÚR JMK obsahuje řadu záměrů s potenciálem přispět ke zlepšení kvality ovzduší (zkvalitnění a zkapacitnění veřejné dopravy [nové terminály IDS, modernizace a výstavba železničních tratí], vyvedení dopravy mimo obytnou zástavbu [obchvaty obcí], stavby plynovodů a teplovodů [předpoklad nahrazení alespoň části lokálních topenišť] aj.), pokračující absence ZÚR JMK by naopak mohla bránit rozvoji v některých oblastech a v konečném důsledku implikovat zhoršování imisní zátěže. V dané situaci proto MŽP považuje za nejvhodnější dokončit pořizování stávajícího návrhu ZÚR JMK a následně urychleně zpracovat aktualizaci zásad, respektující výsledky vypracované územní studie.“

K absenci územně plánovacích opatření k nápravě protiprávního stavu v obci Troubsko uvádíme, že opatření k dosažení požadované kvality ovzduší, jejímu udržení a dalšímu zlepšení, ze kterých vychází orgány ochrany ovzduší, veřejná správa a samospráva dle svých kompetencí v rámci řízení kvality ovzduší dle zákona č. 201/2012 Sb., o ochraně ovzduší, ve znění pozdějších předpisů a v souladu s obecnou povinností pečovat o rozvoj obce a kraje a jejich území stanovuje Program zlepšování kvality ovzduší aglomerace Brno (květen 2016). Mezi opatřeními ke snížení emisí a požadovanému zlepšení kvality ovzduší stanovenými programem v kapitole E. 3. jsou i opatření územně plánovací, která jsou součástí řešení návrhu ZÚR JMK. Jedná se o páteřní síť kapacitních silnic, silnic I. a II. třídy a v neposlední řadě železniční tratě.

V kap. A.3. textové části dokumentace SEA jsou obsaženy údaje o současném stavu životního prostředí

(ovzduší, lidské zdraví – hluková zátěž obyvatelstva). Projektant při hodnocení záměrů z těchto údajů vycházel, viz příloha č. 2 dokumentace SEA.

K překračování zákonných limitů znečištění ovzduší a neřešení protiprávního stavu uvádíme, že v dokumentaci SEA je konstatováno překračování imisních limitů v oblasti Troubska. Podle dat zohledněných v návrhu ZÚR JMK existovalo v centrální oblasti Jihomoravského kraje větší území s překračováním limitů, které okrajově zasahovalo i do prostoru Troubska. Překračování limitů se týká suspendovaných částic PM10 a benzo(a)pyrenu. Uvedené skutečnosti jsou v dokumentaci SEA zohledněny, viz kap. A.3.1. *Ovzduší* textové části dokumentace SEA.

V předmětném území došlo dle údajů ČHMÚ k významnému zlepšení. Dle hodnot naměřených na měřicí stanici Brno – Tuřany (která má reprezentativnost až 50 km) lze vyhodnotit v uplynulých letech imisní zatížení lokality sledovanými škodlivinami jako mírně znečištěné. Imisní limity pro posuzované škodliviny zde nejsou překračovány poslední 4 roky. Imisní limit pro průměrné denní koncentrace PM10 je zde překračován několikrát ročně, ale stanovený maximální počet překročení imisního limitu za rok (tj. 35x ročně) překročen poslední 4 roky nebyl. Průměrné roční koncentrace sledovaných škodlivin imisní limity splňují. V roce 2013 byl na území Troubska překročen limit pouze pro benzo(a)pyren, a to jen ve východním cípu obce, limit pro PM10 překročen nebyl. V roce 2014 nebyl na území Troubska překročen žádný imisní limit. Také podle pětiletých průměrů za roky 2010 – 2014 není na území Troubska překročen imisní limit PM10 a imisní limit pro benzo(a)pyren je překročen jen velmi mírně (o 1 %) a jen v jednom místě. Dokumentace SEA uvádí a hodnotí méně příznivý stav, než by odpovídalo aktuální situaci, která se zjevně s postupem času zlepšuje. Z tohoto méně příznivého stavu vycházel projektant při hodnocení. Nelze tedy v žádném případě říci, že dokumentace SEA bagatelizuje překračování imisních limitů v této lokalitě.

V souvislosti s povinností respektovat známý stav zátěže v území se stanoviskem SEA zabýval Nejvyššího správního soudu v rozsudku č. 1 Ao 7/2011-526 ze dne 21. června 2012 (rozsudek k ZÚR JMK). V rozsudku mimo jiné NSS uvedl v článku [551]. cit.: „Způsob vypořádání připomínek MŽP uplatněných v jeho stanovisku ze dne 26. 7. 2010 dále navrhovatelé napadají s tím, že MŽP porušilo svoji povinnost respektovat známý stav zátěže v území. Navrhovatelé tak oklikou směřují k témuž, co v jiné části návrhu namítali ve vztahu k otázce (ne)respektování požadavku únosného zatížení a udržitelného rozvoje území. Lze připomenout, že při vypořádávání těchto námitek Nejvyšší správní soud zdůraznil, že posuzování imisních limitů znečištění ovzduší a nejvyšších přípustných hodnot hluku má své místo především v územním řízení v rámci realizace konkrétního záměru. Na úrovni zásad územního rozvoje 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. Vymezení koridorů a ploch nadmístního významu v zásadách územního rozvoje se tedy z povahy věci nemůže dostat do rozporu s imisními limity znečištění ovzduší či nejvyššími přípustnými hodnotami hluku (blíže viz body [102] až [110] shora).“

Námítka č. 3, požadující při realizaci nových projektů rozvoje dopravní infrastruktury nebo při zkapacitnění stávajících komunikací provádět taková technická opatření, která zamezí nadměrnému obtěžování obyvatelstva obce Troubsko, **se zamítá.**

Odůvodnění:

Námítka **směřuje k realizaci nových projektů** rozvoje dopravní infrastruktury nebo ke zkapacitnění stávajících komunikací; problematiku vlastní realizace staveb návrh ZÚR JMK neřeší. ZÚR vymezí dle § 36 stavebního zákona plochy nebo koridory nadmístního významu a stanoví požadavky na jejich využití, tzn. v souladu s § 18 odst. 1 vytváří předpoklady pro výstavbu. Realizace staveb je věcí následných řízení navazujících na vydání ZÚR JMK. Pro informaci dodáváme, že protihluková opatření se řeší na základě měření a v závislosti na intenzitě hluku se navrhuje konkrétní protihlukové opatření (protihlukové valy, stěny, event. nějaká výsadba atp., určuje se délka, výška, materiál protihlukových stěn). Protihluková opatření se navrhuje na základě hlukových studií v rámci přípravy dokumentací pro územní rozhodnutí. Pokud se týká obtěžování prachem, je situace obdobná; zde je nutno rozlišit, zda se jedná o „prach“ vznikající stavební činností (jehož vzniku by měla bránit opatření navrhovaná v projektové dokumentaci pro stavbu) nebo prach vznikající provozem; jeho minimalizaci pak zabezpečuje správce komunikace.

Námítka č. 4, požadující důsledně dodržovat zákonem stanovené limity související s kvalitou

ovzduší a poskytování srozumitelných informací o realizovaných opatřeních směřujících k dodržování těchto limitů obyvatelům obce Troubsko, **se zamítá.**

Odůvodnění:

Námítka požaduje, aby byly dodržovány zákonem stanovené limity související s kvalitou

ovzduší. K této problematice uvádíme, že opatření k dosažení požadované kvality ovzduší, jejímu udržení a dalšímu zlepšení, ze kterých vychází orgány ochrany ovzduší, veřejná správa a samospráva dle svých kompetencí v rámci řízení kvality ovzduší dle zákona č. 201/2012 Sb., o ochraně ovzduší, ve znění pozdějších předpisů a v souladu s obecnou povinností pečovat o rozvoj obce a kraje a jejich území, stanovuje Program zlepšování kvality ovzduší aglomerace Brno (květen 2016). Mezi opatřeními ke snížení emisí a požadovanému zlepšení kvality ovzduší stanovenými programem v kapitole E. 3. jsou i opatření územně plánovací, která jsou součástí řešení návrhu ZÚR JMK. Jedná se o páteřní síť kapacitních silnic, silnic I. a II. třídy a v neposlední řadě železniční tratě.

V kap. A.3. textové části dokumentace SEA jsou obsaženy údaje o současném stavu životního prostředí (ovzduší, lidské zdraví – hluková zátěž obyvatelstva). Projektant při hodnocení jednotlivých záměrů z těchto údajů vycházel, vlastní hodnocení záměrů (včetně hodnocení ovzduší) je pak součástí přílohy č. 2 dokumentace SEA.

Námítka dále směřuje k dodržování Aarhuské úmluvy, tj. včasné a srozumitelné informování veřejnosti. Z hlediska pořizování ZÚR je možno konstatovat, že Aarhuská úmluva je implementována přímo do procesu ZÚR – je umožněna účast veřejnosti u společného jednání a u veřejného projednání. Poskytování informací o realizovaných opatřeních směřujících k dodržování limitů souvisejících s kvalitou ovzduší obyvatelům obce není úkolem územního plánování.

Námítka č. 5, upřednostňovat taková variantní řešení, které povedou k vyvedení tranzitní nákladní silniční dopravy z obytných částí města Brna a sousedních obcí, zejména z obce Troubsko, **se zamítá.**

Odůvodnění:

Podatel má zřejmě na mysli upřednostnit alternativní dopravní koncepci Ing. Strnada.

Ke koncepci Ing. Strnada uvádíme, že koncepce dopravy v Jihomoravském kraji, uplatněná v ZÚR JMK, navazuje na dlouhodobě sledované zásady a principy rozvoje území a nadřazené dopravní infrastruktury. Koncepční scénář B „Rozvojový – studie Strnad“ byl posuzován v rámci modelování a srovnán s dalšími koncepčními scénáři z dopravního hlediska. Alternativní koncepce Ing. Strnada nemohla být komplexně posuzována v návrhu ZÚR JMK vzhledem k jejímu rozporu s Politikou územního rozvoje ČR. K alternativní dopravní koncepci Ing. Strnada se vyjádřil Nejvyšší správní soud v rozsudku 1 Ao 7/2011 k ZÚR JMK ze dne 21. června 2012 ve kterém v článku [143] uvedl cit.: „Tzv. *alternativní dopravní koncepce Ing. Strnada je v podstatné části založena právě na neexistenci rychlostní komunikace R52 a realizaci spojení Vídně s Brnem přes Břeclav a dále spojení Vídně s Prahou přes Znojmo. Tím se tato koncepce dostává do evidentního rozporu s obsahem PÚR 2008, a proto nemohla v rámci pořizování ZÚR aspirovat na postavení komplexní alternativy řešení koridorů dopravní infrastruktury nadmístního významu. Alternativní koncepce dle návrhu Ing. Strnada je tedy v podmínkách platné politiky územního rozvoje nerealizovatelná. Nelze proto odpůrci vyčítat, že v rámci pořizování ZÚR, zejména ve fázi posuzování vlivů návrhu ZÚR na udržitelný rozvoj území, nepracoval s komplexní alternativou řešení dopravní infrastruktury na území kraje vycházející ze studie Ing. Strnada.*“

ZÚR navrhuje páteřní silniční síť ve východní části území Jihomoravského kraje v návaznosti na Zlínský a Moravskoslezský kraj koridor pro dálnici D55, na západním okraji kraje koridor pro silnici I/38 (dle PÚR ČR dopravní propojení S8) s vazbou na Jihlavu a dálnici D1, zkapacitnění dálnice D1 v úseku Kývalka – Slatina včetně přestavby mimoúrovňových křižovek a zkapacitnění a kvalitní propojení na Rakousko koridorem pro dálnici D52. Pro napojení D52 do Brna je navržen koridor dálnice D52/JT, který propojuje stávající D52 s dálnicí D2 a odvádí tak část dopravy ze stávající silnice I/52 a II/152, které prochází krajem obytné části Modřic a jižní částí Brna. Dále navrhuje dálnici D43, která je pro řešení dopravy potřebná. (Její řešení formou územní rezervy je zvoleno z důvodu nutného prověření vedoucí k výběru efektivnější varianty).

Jako podklad pro zpracování ZÚR JMK byla zadána dokumentace „Zhodnocení potenciálu území a modelových stavů silniční sítě Jihomoravského kraje“, která prověřovala koncepční scénáře uspořádání silniční sítě Jihomoravského kraje. Rámcovým srovnáním koncepčních scénářů silniční sítě B „Rozvojový – studie Strnad“ a C „Rozvojový – Generel dopravy JMK, R43 v Bystrcké stopě“ z hlediska chování tranzitní dopravy bylo zjištěno, že uspořádání silniční sítě v kraji nemá vliv na počty vozidel vjíždějících do kraje. Počet vozidel na kordonu kraje (tis. voz./24 hod.) je pro scénář B 198 tis. vozidel a pro scénář C 200 tis. vozidel.

V koncepčním scénáři silniční sítě B je na kordonu jádra aglomerace o 12 tis. vozidel méně než ve scénáři C tj. o **3 %**. Při nejneprůpustnější hypotéze, kdyby šlo výhradně o vozidla tranzitující, je to ve scénáři C navíc 6 tis. vozidel soustředěných na dálnici, z toho cca 1.5 tis. těžkých (byla by zachycena na kordonu 2x – 1x na vjezdu + 1 x na výjezdu). Z toho je zřejmé, že uspořádání silniční sítě v kraji má minimální vliv na počty vozidel přijíždějící do jádra aglomerace.

Výsledky modelového zatížení pro variantu B jasně ukazují, že varianta má nízkou dopravní účinnost. Koncepce uspořádání nadřazené sítě Jihomoravského kraje, tzv. „velké V“ nemá ve vztahu k Rakousku a ani k sousedním krajům pozitivní vliv, nýbrž naopak. Varianta svým pojetím dopravní koncepce nevytváří předpoklady pro rozvoj území především v metropolitní rozvojové oblasti OB3 Brno. Celkově lze variantu B hodnotit jako variantu s nedostatečným pozitivním účinkem v porovnání s nezbytnou realizací nových, technicky i ekonomicky náročných kapacitních staveb a za dopravně nevhodnou pro některé úseky stávající komunikační sítě.

Dodáváme, že v rámci Dopravní sektorové strategie byla posouzena varianta, kdyby při současném rozsahu silniční sítě teoreticky došlo k výstavbě nových kapacitních propojení mezi hraničním přechodem Hatě u Znojma a dálnicí D1 u Jihlavy + by současně hraniční přechod Břeclav/Reintal byl bez omezení nákladní dopravy a současně vznikla R55 v prostoru Otrokovic (+ dokončena D1 kolem Přerova). Dosahované poklesy dopravy v prostoru Brna byly v této variantě relativně velmi nízké.

Z výše uvedeného je zřejmé, že návrh ZÚR JMK podporuje ta řešení, která povedou ke snížení imisní zátěže v dnes již zatížených územích.

Námítka č. 6, požadující ve všech variantách výstavby dálnice D43 v úseku Troubsko zachovat v plném rozsahu stávající komunikaci č. III/15274 Bosonohy – Troubsko, **se vyhovuje**.

Odůvodnění:

V úseku Troubsko / Ostrovačice (D1) – Kuřim ZÚR JMK navrhuje formou územní rezervy tři varianty řešení. Varianta „Bystrcká“ RDS01-A s vedením koridoru D1 (MÚK Troubsko) – Žebětín – Bystrc – Moravské Knínice – MÚK Kuřim-sever, varianta „Bítýšská“ RDS01-B s vedením koridoru D1 (MÚK Ostrovačice) – Veverská Bítýška (východní poloha) – MÚK Kuřim-sever a varianta „Optimalizovaná MŽP“ RDS01-C s vedením koridoru D1 (MÚK Ostrovačice) – Hvozdec – Čebín (východní poloha) – MÚK

Kuřim sever. Návrh ZÚR JMK s ohledem na své měřítko (1 : 100 000) neřeší vedení silnic třetí třídy ani detaily mimoúrovňových křížení dálnic; navíc pro dálnici D43 jsou vymezeny pouze koridory územní rezervy pro další prověřování a zpřesňování vedení. Proto můžeme poskytnout pouze informace plynoucí z dostupných studijních podkladů dotýkajících se dotčeného území.

Stávající silnice č. III/15274 Bosonohy – Troubsko v současné době kříží dálnici podjezdem. Při případné realizaci dálnice D43 v trase odpovídající variantě RDS01-B nebo RDS01-C by dálnice D43 byla napojena na dálnici D1 v MÚK Ostrovačice a v úseku Troubska by došlo pouze ke zkapacitnění (rozšíření) dálnice D1; zkapacitnění by se stávajícího podjezdu silnice III/15274 nedotklo.

Při případné realizaci dálnice D43 v trase odpovídající variantě RDS01-A by dálnice D43 byla napojena na dálnici D1 v nové MÚK Troubsko. Pro vedení D43 je v návrhu ZÚR JMK vymezena pouze územní rezerva a vedení dálnice D43 se má dále posuzovat a zpřesňovat, nicméně jsou již zpracovány podrobnější dokumenty řešící propojení obou dálnic. Tyto studijní podklady předpokládají, že podjezd silnice III/15274 pod dálnicí D1 by zůstal zachován. Nejnovější podklad dotýkající se řešení tohoto území – Technická studie „Bosonohy II/602 obchvat“, LinioPlan, s.r.o., 2012, respektuje vedení silnice III/15274 podjezdem, navrhuje severně od dálnice D1 úrovně křížení silnice III/15274 s navrhovaným obchvatem Bosonoh (v ZÚR JMK záměr DS36) a dále ponechává vedení silnice III/15274 ve stávající poloze.

Námítka č. 7, požadující řešení obchvatu obce ve směru Troubsko – Střelice do areálu společnosti Čepro a do průmyslové zóny sousedící s tímto areálem, a to v lokalitě ulice Polní za dálničním mostem směr Střelice, **se zamítá**.

Odůvodnění:

Dle § 36 odst. 1 stavebního zákona *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...*

Ze znění námítky a ze situace v území je zřejmé, že je požadován obchvat krajské silnice III/15267 na území

obce Troubsko, protažení obchvatu na území obce Střelice v nezastavěném území by bylo neúčelné. Dle Generelu krajských silnic se jedná o silniční tah místního významu, požadavek na obchvat Generel krajských silnic neřeší. Dle sdělení odboru rozvoje dopravy pro vymezení obchvatu není zpracován žádný projekční podklad. Zásady územního rozvoje vymezují plochy či koridory nadmístního významu (případné obchvaty krajského významu), nikoliv plochy či koridory řešící problematiku jednoho sídla, tedy obchvaty místního významu. Dle ust. § 36 odst. 3 stavebního zákona *zásady územního rozvoje ani vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území nesmí obsahovat podrobnosti náležející svým obsahem územnímu plánu, regulačnímu plánu. Zásady územního rozvoje nesmí řešit koncepci rozvoje území obce, takovou koncepci stanovuje územní plán; požadavku obce se proto nevyhovuje a námitka se zamítá.*

Pořadí	N 06	Datum	15.06.2016	KEVIS kód	–	Č. j.	JMK 94246/2016
Obec (identifikační údaje)		název města:		statutární město Brno			
		osoba oprávněná jednat jménem města:		Petr Vokřál, primátor			
Adresa / sídlo		Dominikánské náměstí 196/1, 602 00 Brno					
Téma		Dopravní infrastruktura, územní studie, ÚSES, hospodářství vodní					
Téma – jiné							

Námítky

Statutární město Brno (dále jen SMB) se seznámilo s návrhem Zásad územního rozvoje Jihomoravského kraje (dále jen ZÚR JMK) a s Vyhodnocením vlivů ZÚR JMK na udržitelný rozvoj (dále jen Vyhodnocení) upraveným na základě uplatněných připomínek ve společném jednání.

Statutární město Brno dle § 39 odst. (2) stavebního zákona namítá proti upravenému návrhu Zásad územního rozvoje Jihomoravského kraje (dále jen ZÚR JMK) a Vyhodnocení (v návaznosti na připomínky uplatněné k zadání a společnému jednání) jako dotčená obec (obec v řešeném území ZÚR JMK) následující:

Statutární město Brno namítá proti způsobu zpracování návrhu a Vyhodnocení ZÚR JMK jako celku nejprve tyto zásadní námítky:

1. Pokud ZÚR JMK řeší záměry nadmístního i republikového významu ve značně rozsáhlé ploše převážně v územních rezervách a variantně, nedošlo k naplnění základních cílů a úkolů územního plánování stanovených zákonem. Město Brno požaduje přepracovat návrh ZÚR JMK i Vyhodnocení vlivů návrhu na udržitelný rozvoj území tak, aby pro klíčové stavby dopravní infrastruktury v centrální oblasti kraje neobsahoval územní rezervy, ale návrhové koridory.

Odůvodnění námítky:

Současný návrh ZÚR JMK vymezuje v centrální oblasti kraje, v níž se kříží několik nejvýznamnějších existujících a plánovaných dopravních staveb celostátního, resp. mezinárodního významu (dálnice D1 a D2, dálnice D43, tzv. tangenty města Brna, dálnice D52, a jejich vzájemné propojení, letiště Brno-Tuřany, ŽUB Brno, vysokorychlostní trať Praha-Brno-Ostrava) plochu s převažujícími územními rezervami, v níž má být budoucí dopravní řešení prověřeno územní studií nazvanou „Územní studie nadřazené dálniční a silniční síť ve vztahu k území Metropolitní rozvojové oblasti Brno“ (dále též „ÚS“). Trasy většiny záměrů přitom byly opakovaně prověřovány a v předchozích ZÚR JMK již byly trasy dokonce věcně řešeny. Celková plocha území, pro které má být územní studie zpracována a ve kterém se nacházejí navržené územní rezervy, zaujímá dle mapových podkladů k návrhu ZÚR JMK (schéma dopravní infrastruktury) stovky km² území v centrální části kraje.

Statutární město Brno upozorňuje, že ve výše popsaném postupu může být shledáváno nenaplnění právních požadavků na obsah ZÚR, tak jak byly specifikovány např. rozsudkem Nejvyššího správního soudu ze dne 2. 2. 2011, čj. 6 Ao 6/2010-103: „Zásady územního rozvoje musí zejména u koridorů a ploch nadmístního významu konkretizovat a dále realizovat zřejmé a evidentní zadání z Politiky územního rozvoje, musí tedy dojít k určitému posunu mezi zadáním vyplývajícím z Politiky územního rozvoje a jeho konkrétnějším uchopením v zásadách územního rozvoje. V opačném případě by totiž jednotlivé stupně územního plánování a závaznost zásad územního rozvoje ztrácely smysl.“

Rozsudek Nejvyššího správního soudu č. j. 9 Ao 7/2011 vyjadřuje dále požadavek komplexnosti řešení v celém území, kontinuity a spojitosti řešených liniových záměrů. Rovněž podle § 18 odst. 2 stavebního zákona je hlavním úkolem územního plánování zajišťovat „**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.***“ Citované ustanovení zakotvuje mj. požadavek komplexního řešení a sledování potenciálu rozvoje řešeného území.

Aby tedy naplnily základní cíle a úkoly územního plánování, měly by ZÚR JMK závazně vymezit budoucí podobu páteřní silniční infrastruktury kraje, včetně jeho centrální oblasti. Pokud se tak nestane, nebudou ZÚR JMK zajišťovat komplexní řešení účelného využití a prostorového uspořádání území a dosažení obecně prospěšného souladu veřejných a soukromých zájmů na rozvoji území, jak požaduje

§ 18 odst. 2 stavebního zákona. Splněn nebude ani úkol vyplývající z § 19 odst. 1 písm. b) stavebního zákona, podle něž má územně plánovací dokumentace stanovovat koncepci rozvoje území, včetně urbanistické koncepce s ohledem na hodnoty a podmínky území, ani další navazující úkoly (např. § 19 odst. 1 písm. m) stavebního zákona).

V této souvislosti je dále nutno uvést, že ze zadání nových ZÚR JMK z roku 2013 nijak nevyplývalo, že by ZÚR JMK neměly vymezovat plochy a koridory zásadních záměrů rozvoje dopravní infrastruktury pro celé území kraje, včetně jeho centrální části. Zadání naopak požadovalo, aby návrh ZÚR JMK obsahoval konkrétní řešení této problematiky (např. formulace „*vytvořit územní podmínky pro řešení dopravní (zejména silniční) sítě jižně od D1 v souvislosti s rozvojem komerční zóny Brno-jih v rozvojové oblasti OB3 vymezené v PÚR*“). Lze tedy konstatovat, že návrh ZÚR JMK, pokud jde o vymezení ploch a koridorů záměrů dopravní infrastruktury neodpovídá požadavkům schváleného zadání.

Ze všech výše uvedených důvodů považujeme návrh ZÚR JMK v předložené podobě za neodpovídající cílům a úkolům územního plánování a zákonnému účelu zásad územního rozvoje a v důsledku toho za odporující požadavkům právních předpisů. Uvedené platí tím spíše, že krajský územně plánovací dokument ZÚR JMK je očekáván cca 7 let, od zániku předchozího krajského dokumentu v r. 2009 (když odhlédneme od krátké doby účinnosti předchozích ZÚR JMK zrušených soudem).

Dle našeho názoru je zveřejněný návrh ZÚR JMK dále v rozporu se smyslem a účelem samotného institutu územní rezervy, vyplývajícího z § 36 odst. 1 věty třetí stavebního zákona. Územní rezerva má podle tohoto ustanovení sloužit k prověření potřeby a plošných nároků pro jednotlivý záměr ve vymezené ploše nebo koridoru. To však nemůže znamenat, že bude tímto způsobem prověřován nikoli jen jednotlivý dílčí záměr či záměry, ale celková koncepce budoucí páteřní silniční infrastruktury, která je, resp. má být, klíčovou součástí ZÚR JMK. Páteřní silniční síť na území Jihomoravského kraje musí být při pořizování ZÚR JMK posouzena a vymezena jako celek.

2. **Vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území k celkové koncepci, ve které je posuzována pouze část systému dopravní sítě a ve které je logicky navazující podstatná část systému zařazena pouze do územních rezerv, u nichž se podle zákona vliv na životní prostředí neposuzuje, nenaplnuje smysl a požadavky zákona. Město Brno požaduje přepracovat návrh ZÚR JMK i Vyhodnocení vlivů návrhu na udržitelný rozvoj území tak, aby pro klíčové stavby dopravní infrastruktury v centrální oblasti kraje neobsahoval územní rezervy, ale návrhové koridory.**

Odůvodnění námitky:

Upravený a posouzený návrh ZÚR JMK, který je předkládán pro veřejné projednání, sestává ve městě Brně a jeho okolí z dílčích návrhových prvků dopravní a technické infrastruktury, územních rezerv dopravní a technické infrastruktury, které budou podrobněji prověřeny v územní studii (dále též ÚS) a z požadavků na řešení záměrů dopravní a technické infrastruktury, které jsou svěřeny územně plánovacím dokumentacím obcí tj. Územnímu plánu města Brna (dále jen ÚPmB).

Vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území zahrnuje posouzení vlivů pouze návrhových částí řešení obsažených v grafické části návrhu a ukládá povinnost zpracování územní studie nadřazené dálniční a silniční síti ve vztahu k jádrovému území Metropolitní rozvojové oblasti OB3 Brno. Území města Brna je dopravně a imisně nejzatíženější oblastí kraje. Bez dořešení rozhodujících úseků kapacitních silnic – zejm. D43 v úseku D1-Kuřim a JZ tangenta, může dojít k významným negativním vlivům na obyvatele města Brna. Dle SEA stanoviska má být součástí územní studie vyhodnocení vlivů na životní prostředí a veřejné zdraví. To však neodpovídá

platné legislativě (zákon proces posouzení vlivů na ŽP u územní studie nezná, protože se nejedná o územně plánovací dokumentaci ve smyslu § 10i zákona č. 100/2001 Sb., ale pouze o právně nezávazný územně plánovací podklad, ke kterému se proces SEA neprovádí; zároveň územní studie, vzhledem ke způsobu svého schvalování, neodpovídá ani definici koncepce dle § 10a zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí). ÚS bude podkladem pro následnou Aktualizaci ZÚR JMK, jejíž návrh má být doručen dle § 37 odst. 3 stavebního zákona nejpozději do tří let od vydání ZÚR JMK. Tato Aktualizace ZÚR JMK má spočívat ve výběru variant a převedení územních rezerv do návrhových koridorů a ploch dle vypracované ÚS. Záměry, které ZÚR JMK svěřují do řešení obcí, budou prověřeny v ÚPD obcí tj. v ÚPmB včetně vyhodnocení vlivů na životní prostředí a veřejné zdraví. V této souvislosti dochází k přenášení odpovědnosti za řešení nadmístních problémů a návazností na územní plány obcí, resp. ÚPmB, které však z podstaty svého územního rozsahu nemohou nadmístní záležitosti řešit. Předkládaná ZÚR JMK tak neplní svůj základní úkol v hierarchii územního plánování svěřený jí Politikou územního rozvoje a stavebním zákonem. Z tohoto důvodu tedy považujeme předkládaný návrh ZÚR JMK za neúplný, kdy nadále zůstává klíčová část území JMK fakticky bez řešení krajskou územně plánovací dokumentací. Výše popsaný postup povede také k situaci, kdy ZÚR JMK nebudou mít v žádné fázi graficky zobrazené komplexní řešení dopravní a technické infrastruktury v návrhu, pokrývající území celého kraje, které by bylo současně jako celek prověřeno i z hlediska kompletního posouzení vlivů na životní prostředí a veřejné zdraví, v souladu se zákonem č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí.

Uvedené skutečnosti rozvádí a zpochybňuje rovněž Ministerstvo životního prostředí ČR ve svém stanovisku k návrhu ZÚR JMK ze dne 5.1.2015, str. 6/21 „... je nutné podotknout, že při excesivním (nad)užívání institutu územní rezervy by mohlo dojít k ohrožení samotné podstaty procesu SEA v oblasti územního plánování, tedy provedení komplexního posouzení vlivů na životní prostředí a veřejné zdraví dané územně plánovací dokumentace. Smyslem procesu SEA totiž není jen izolované posouzení jednotlivých v koncepci zahrnutých jevů, ale též posouzení širších vazeb a vzájemného působení jejich jednotlivých komponent. Využívání institutu územní rezervy nemůže být dle mínění MŽP bezbřehé, což vyplývá taktéž z recentní soudní judikatury (např. usnesení Ústavního soudu sp. zn. I. ÚS 2152/15).“

Právní úprava, podle které se vlivy územních rezerv v rámci procesu SEA neposuzují, nemůže v praxi sloužit k tomu, aby se pořizovatel ZÚR vyhnul posouzení vlivů celého komplexu zásadních záměrů ovlivňujících životní prostředí, tedy v případě ZÚR JMK celé páteřní dopravní sítě. Při hledání řešení celokrajských dopravních záměrů nelze ignorovat současnou úroveň zatížení dotčeného území. Naopak musí dojít k prověření, zda má plánovaný záměr vůbec šanci na realizaci v navazujících řízeních. Tím více v tomto případě nabývá na důležitosti celkové posouzení páteřní silniční sítě procesem SEA se všemi dalšími záměry, obsaženými v návrhu ZÚR JMK a nikoli posuzování jen dílčích úseků staveb s tím, že v „jádrové oblasti“ budou vymezeny jen územní rezervy.

Návrh řešení ZÚR JMK lze tedy dle našeho názoru označit jako specifickou formu „salámové metody“, jež má vést k napřed částečnému a poté (formou aktualizace ZÚR JMK) úplnému vymezení pořizovatelem, resp. Jihomoravským krajem, prosazované koncepce páteřní silniční sítě, aniž by tato koncepce jako celek byla posouzena z hlediska svých vlivů na udržitelný rozvoj území, životní prostředí a veřejné zdraví, včetně kumulativních a synergických vlivů. Tento postup sice formálně odpovídá citovanému ustanovení § 36 odst. 1 stavebního zákona, podle něž se vlivy územní rezervy v procesu „SEA“ neposuzují, avšak fakticky jde ve výše uvedeném kontextu o postup, jež lze dle našeho názoru označit za obcházení smyslu posuzování vlivů návrhu zásad územního rozvoje na udržitelný rozvoj území, životní prostředí a tedy i příslušné právní úpravy.

Dále uplatňuje statutární město Brno následující námitky k jednotlivým dílčím problémům:

- 3. Statutární město Brno podává námitku proti variantnímu řešení koridoru D 43 formou územních rezerv a požaduje, aby na základě důsledného vyhodnocení vlivů na veřejné zdraví bylo rozhodnuto o koridoru pro D43 v celé délce trasy od severní hranice JMK až po napojení na dálnici D1.**

Odůvodnění námitky:

Rozhodnutí o variantě D 43 je pro město Brno zásadní pro jeho další územně plánovací činnost a jeho další rozvoj. Prověřované varianty řešení mají odlišné vstupy do území města i celkové dopady pro město ve smyslu utváření urbanistické koncepce rozvoje (vymezování funkčního využití území). Město Brno je přesvědčeno, že pro věcné řešení již existují podstatné relevantní podklady a prověření. Pokud přesto zpracovatel návrhu ZÚR dospěl k závěru, že dostatek podkladů nemá, bylo jeho povinností je v rámci zpracování návrhu ZÚR pořídit tak, aby mohl být naplněn smysl zákona a mohlo být o návrhu koridoru D43 rozhodnuto.

Město Brno je povinno chránit příznivé životní prostředí pro své občany. V prostoru Brna a brněnské aglomerace jsou dlouhodobě překračovány zákonné limity znečištění ovzduší, a to včetně oblasti Brno-Bosonohy. Město Brno má zájem rozvíjet se jako zdravé město s maximální ochranou urbanizovaných,

rekreačních a rozvojových území. To předpokládá vyvedení tranzitní dopravy mimo sídelní útvary, tj. realizaci standardního řešení – obchvatu celého města Brna.

Vymezením územních rezerv a variantním řešením se rozhodnutí o výsledné poloze rychlostní silnice D 43 odkládá do dalšího procesu – do Aktualizace ZÚR JMK (proces změny ZÚR JMK), která bude zahájena po podrobnějším prověření v „Územní studii nadřazené dálniční a silniční sítě ve vztahu k jádrovému území metropolitní rozvojové oblasti OB 3 Brno“ (ÚS). Tato ÚS má, mimo jiné, prověřit varianty rychlostní silnice D 43 z hlediska dopravní účinnosti, prověřit napojení severní části Brna s dopady do komunikačního systému města Brna, především VMO a silniční radiály, vyhodnotit vlivy na životní prostředí a potřebu a plošné nároky vymezených koridorů územních rezerv v ZÚR JMK.

Bez Aktualizace ZÚR JMK, která vymezí výsledný koridor komunikace D 43, prakticky nelze vydat nový ÚPmB.

V této souvislosti se město Brno neztotožňuje s předběžným vypořádáním připomínky, kterou uplatnilo v této věci při společném jednání. Krajský úřad se při vypořádání bodu odkazuje na některé – obecné – části dopisu ministryně pro místní rozvoj. Neuvádí však citace konkrétnější, podstatné pro předmětný problém – viz zde – z dopisu ministryně pro místní rozvoj:

Vámi zmíněný názor odborných orgánů města Brna, že „pokud v tuto chvíli není zřejmé, jak budou řešena zásadní dopravní trasování nadřazených dopravních systémů ..., nelze prakticky formulovat zadání“, vychází z některých chybných předpokladů. Jednak se předpokládá, že souhlas nadřízeného orgánu s řešením záležitostí nadmístního významu v územním plánu, nepřímě vyjádřený v § 43 odst. 1 stavebního zákona ve znění pozdějších předpisů, nelze při pořizování podle předchozích ustanovení zákona č. 350/2012 Sb., vůbec získat, což bylo vysvětleno výše, dále se zde široce předpokládá, že veškeré změny, které přímo souvisí s dopravní infrastrukturou krajského významu, nepatří jako „nadmístní“ do řešení územního plánu před nabytím účinnosti zásad územního rozvoje. K tomu je třeba poznamenat na pozadí již podaných vysvětlení k pojmu „nadmístní“, že ačkoliv řada záměrů má „nadmístní aspekt“ tj. nějakým způsobem souvisí „s územím více obcí“, podstatným kritériem pro nadmístní charakter záměru ve smyslu požadavku, aby byl řešen v zásadách územního rozvoje a nikoliv v územním plánu, je potřeba koordinace jeho řešení právě prostřednictvím zásad územního rozvoje. To znamená, že pokud má být např. u dopravních staveb zajištěno převedení dopravní kapacity a místa vstupu a výstupu jsou zřejmá, lze svěřit konkrétní řešení záměru územnímu plánu.

Ministerstvo zde tedy uvádí, že pokud jsou známy u dopravních staveb místa vstupu a výstupu, je možné svěřit konkrétní řešení záměru územnímu plánu. Tento posun v chápání záměrů nadmístního významu sice může řešit část záměrů na území města Brna (např. Velký městský okruh apod.), avšak ve věci koridoru D43 vstup a výstup nadmístního záměru do/z území města Brna zřejmý není. Každá z variant má vstupy a výstupy z/do města Brna odlišné. Je tedy zřejmé, že o vedení koridoru D43 musí být rozhodnuto z úrovně ZÚR.

Na základě výše uvedených důvodů statutární město Brno vznáší tuto námitku proti řešení D 43 v upraveném návrhu Zásad územního rozvoje Jihomoravského kraje a Vyhodnocení (v návaznosti na připomínky uplatněné k zadání a společnému jednání).

- 4. Statutární město Brno podává námitku proti řešení prvního stupně tzv. třístupňové ochrany města Brna před tranzitní dopravou ve směru západ – východ formou variantních územních rezerv a požaduje, aby byl vymezen koridor pro první stupeň třístupňového systému ochrany města Brna tak, že zajistí odklonění tranzitní dopravy z brněnské aglomerace.**

Odůvodnění námitky:

První stupeň tzv. třístupňové ochrany města Brna před tranzitní dopravou musí být realizován jako součást nadřazené silniční infrastruktury. Celá komunikační síť na území Jihomoravského kraje pak musí ve své komplexnosti řešit odklon tranzitní dopravy ze stávajících tahů, které často procházejí v těsné blízkosti sídelních celků a jsou již nyní kapacitně přetíženy a způsobují překračování zákonných hygienických limitů chránících zdraví obyvatel.

Vymezením územních rezerv se rozhodnutí o výsledné poloze této nezbytné součásti nadřazené silniční sítě odkládá do dalšího procesu – do Aktualizace ZÚR JMK, která bude zahájena až po podrobnějším prověření v „Územní studii nadřazené dálniční a silniční sítě ve vztahu k jádrovému území metropolitní rozvojové oblasti OB 3 Brno“. Odklad rozhodnutí o variantách řešení negativně ovlivňuje územně plánovací činnost na území města Brna a brání vyřešení vážného problému překračování zákonných hygienických limitů znečištění ovzduší v okolí stávajících komunikací.

Na základě výše uvedených důvodů uplatňuje statutární město Brno předmětnou námitku.

- 5. Statutární město Brno podává námitku proti vymezení koridorů pro nové záměry zkapacitnění dálnice D2 (DS12) a vedení dálnice D52 v úseku Rajhrad-Chrlice (DS14).**

Odůvodnění námitky:

Návrh ZÚR JMK nenavrhuje komplexní systém silniční dopravy v brněnské aglomeraci, který by měl za cíl snížit zatížení obydlených území emisemi z dopravy. Podstatná část systému silniční sítě v okolí Brna zůstává v návrhu ZÚR vymezena pouze formou variantních územních rezerv. Přičemž trasa baltskoadriatického koridoru TEN-T je vedena prostřednictvím návrhových koridorů DS14 a DS12 přímo po komunikacích na území městských částí Brno-Chrlice, Brno-Tuřany a Brno-jih. Tím dochází k nepřijatelnému zavlékání tranzitní dopravy na území města, do oblastí s překročenými hygienickými limity znečištění ovzduší, s čímž město Brno nemůže souhlasit.

Statutární město Brno proto požaduje zpracovat do návrhu ZÚR JMK skutečně komplexní funkční řešení silniční sítě, jehož cílem bude odvést zbytnou dopravu z obydlených částí města i obcí brněnské aglomerace.

- 6. Statutární město Brno podává námitku proti vymezení regionálního biocentra (RBC 210) ÚSES Černovický hájek, požadavkům na uspořádání a využití území v kap. D.3 (264) výroku a požadavkům na řešení v územně plánovací dokumentaci obcí v kap. H.4 (437) výroku pro vymezení ploch a koridorů silnice I/42 – Velký městský okruh (VMO) a silnice I/41 – Bratislavská radiála.**

Odůvodnění námitky:

VMO tvoří radiální prstenec kolem silně urbanizované části města Brna, který zachycuje tangenciální komunikace zařazené do silniční sítě. VMO s Bratislavskou radiálou je současně nedílnou součástí nadřazené silniční infrastruktury – dlouhodobě sledované koncepce komunikační sítě na území Jihomoravského kraje. Jedná se tedy o záležitost nadmístního významu.

ZÚR JMK graficky vymezují regionální biocentrum ÚSES Černovický hájek. Vymezení ploch a koridorů pro silnici I/42 – Velký městský okruh (VMO) a silnici I/41 – Bratislavská radiála ukládají ZÚR JMK Územnímu plánu města Brna s podmínkou zajištění funkčnosti dotčených prvků ÚSES vyjádřených v grafice.

Pro takto stanovené úkoly nejsou vytvořeny v ZÚR JMK dostatečné podmínky pro jejich naplnění, neboť v kapitole D.3 se uvádí, že „Pro plánování a usměrňování územního rozvoje v plochách a koridorech nadregionálního a regionálního ÚSES se stanovují tyto požadavky na uspořádání a využití území a tyto úkoly pro územní plánování:“ dle článku d) „Při upřesňování skladebných částí ÚSES preferovat při křížení s liniovými stavbami dopravní a technické infrastruktury území s existující přirozenou prostupností (např. souběh s vodotečí, přemostění terénní nerovnosti, apod.). V případech, kdy nebude možné vymezit skladebnou část ÚSES v přímé kontinuitě bez přerušení, není toto přerušení stávající stavbou liniového charakteru dopravní nebo technické infrastruktury důvodem pro nefunkčnost skladebné části.“ V části úkoly pro územní plánování není umožněno přerušení regionálního biocentra návrhovou liniovou dopravní stavbou nadmístního významu. Tímto je městu Brnu prakticky znemožněno vymezit plochy a koridory pro silnici I/42 – Velký městský okruh (VMO) a silnici I/41 – Bratislavská radiála, neboť toto vymezení důležité dopravní stavby pro město Brno v ÚPmB by se dostalo do kolize s graficky vymezenou částí RBC 210 v ZÚR JMK.

Na základě výše uvedených důvodů uplatňuje statutární město Brno předmětnou námitku.

- 7. Statutární město Brno podává námitku proti stanovení územní rezervy koridoru železniční trati č. 260 (záměr RD Z07) v úseku mezi stávajícími železničními stanicemi Brno-hlavní nádraží a Brno-Židenice a požaduje v tomto úseku územní rezervu vypustit.**

Odůvodnění námitky:

Stanovení územní rezervy, jejímž smyslem je teprve budoucí podrobnější prověření územních nároků záměru modernizace trati v rámci Aktualizace ZÚR JMK, v tomto úseku nedává smysl, neboť předjímá rozhodnutí o variantě Přestavby ŽUB. V kontextu stanovení úkolu pro Územní plán města Brna řešit podrobně na území města trasy pro vedení Velkého městského okruhu, železničních tratí v rámci Přestavby ŽUB apod., se jeví vymezení koridoru územní rezervy v úseku Brno hlavní nádraží – Brno – Židenice jako nadbytečné. Vstupy do území města jsou v případě tohoto záměru zřejmé. Vymezení územních nároků pro realizaci vybrané varianty Přestavby ŽUB uvnitř území města Brna je úkolem pro územní plán obce.

Z výše uvedených důvodů požaduje město Brno územní rezervu v tomto úseku z návrhu ZÚR JMK vypustit.

- 8. Statutární město podává námitku proti formulaci v kapitole H.4 výroku Požadavky na řešení územně**

plánovací dokumentací obcí pro řešení záměru – textu popisu jednotlivých záměrů pro řešení v ÚPD obcí – nejednotnost významnosti záměrů

Odůvodnění námítky:

Všechny jmenované záměry v kapitole H.4 výroku mají z hlediska své funkce a polohy v území kombinovaný význam (jak nadmístní, tak místní). Ve výroku je uvedeno pouze u přestupního terminálu IDS Starý Lískovec, že se jedná o nadmístní význam. Z povahy věci je nezbytné pokládat Přestavbu ŽUB, která propojuje tratě na území města Brna, Velký městský okruh, který propojuje přicházející radiály do města Brna, i SJKD, který propojuje konvenční tratě pro zkvalitnění regionální dopravy, rovněž za prvky nadmístního významu.

Z tohoto důvodu statutární město Brno požaduje doplnit do článku (437) výroku význam specifikovaných záměrů.

- 9. Statutární město Brno podává námitku proti návrhu protipovodňových opatření bez vymezení poldru Rájec Jestřebí, který může pozitivně ovlivnit povodňovou situaci v povodí řeky Svitavy, a tím i ve městě Brně.**

Odůvodnění námítky:

Město Brno má v rámci Generelu odvodnění města Brna zpracován návrh protipovodňové ochrany města Brna, který je koncipován tak, že po realizaci opatření nebude zhoršena povodňová situace v souvisejícím území jižně od Brna. Na povodí vodního toku musí být pohlíženo v širších souvislostech. Vzhledem k tomu, že je zájem všech obcí (i těch severně od Brna) se postupně rozvíjet, je statutární město Brno přesvědčeno o nezbytnosti a správnosti požadavku vybudování poldru Rájec Jestřebí pro dílčí zlepšení povodňového stavu i mimo území Brna. S důvody uváděnými JMK v předběžném vypořádání připomínek se město Brno neztotožňuje. Město Brno netrvá na požadavku zahrnutí tohoto opatření proto, že by chtělo upravovat svůj návrh protipovodňové ochrany potenciálním vlivem poldru Rájec Jestřebí, ale proto, že je třeba na povodí nahlížet jako na komplexní systém, a jedná se o opatření v souladu s celkově požadovanou koncepcí zadržování vody v krajině.

Řešení poldrů pouze v prioritách není dostatečným nástrojem, který by uložil obcím, aby ve svých územních plánech vymezily poldry nezbytné pro řešení protipovodňové ochrany v systému celého povodí. Protipovodňová ochrana je systémová záležitost celého povodí a nelze ji řešit pouze na úrovni územních plánů jednotlivých obcí. Aby byl návrhový systém účinný, je nezbytné, aby byly konkrétně a závazně stanoveny požadavky na jednotlivé obce v ZÚR JMK.

Na základě výše uvedených důvodů uplatňuje statutární město Brno předmětnou námitku.

- 10. Statutární město Brno podává námitku proti návrhu protipovodňových opatření na hlavních brněnských tocích Svatka, Svitava a Leskava, který neobsahuje poldry navržené v Generelu odvodnění města Brna, tj. poldr na Leskavě jižně od Bosonoh a poldr u Chrlic.**

Odůvodnění námítky:

Návrh protipovodňových opatření má ve svém výsledku dosah i na území mimo město Brno. Proto statutární město Brno považuje za potřebné grafické vyjádření zmiňovaných poldrů v ZÚR JMK. Zpracovatel nepovažuje tyto záměry (poldr jižně od Bosonoh a poldr u Chrlic) za záměry nadmístního významu. Podklad Generel odvodnění města Brna byl v podkladech pro ZÚR obsažen. Vzhledem k tomu, že povodí funguje jako celek a nedá se rozdělit na jednotlivé nesouvisející části, trvá město Brno na vyznačení poldrů v grafické části.

Na základě výše uvedených důvodů uplatňuje statutární město Brno předmětnou námitku.

- 11. Z důvodu právní nejistoty ohledně dalšího postupu u územních rezerv požaduje statutární město Brno doplnění textové části ZÚR JMK v reakci na vznikající otázky**

V případě dopravních záměrů, které jsou řešeny v ZÚR JMK pouze formou územní rezervy, vzniká řada otázek, jaký bude další postup a práce s těmito rezervami. Zejména vyvstává otázka, zda je možné, aby město Brno následně samo ze své pozice záměr týkající se jeho území prověřilo a inkorporovalo jej do územního plánu již ve formě konečného koridoru. Z důvodu právní nejistoty ohledně dalšího postupu u územních rezerv požaduje Statutární město Brno doplnění – reakci na tuto otázku.

Vyhodnocení námitek

Z hlediska věcného obsahu bylo v předmětném podání zformulováno jedenáct námitek. Námitky jsou samostatně odůvodněny.

Námítka č. 1, pokud ZÚR JMK řeší záměry nadmístního i republikového významu ve značně rozsáhlé ploše převážně v územních rezervách a variantně, nedošlo k naplnění základních cílů a úkolů územního plánování stanovených zákonem, město Brno požaduje přepracovat návrh ZÚR JMK i Vyhodnocení vlivů návrhu na udržitelný rozvoj území tak, aby pro klíčové stavby dopravní infrastruktury v centrální oblasti kraje neobsahoval územní rezervy, ale návrhové koridory, **se zamítá**.

Odůvodnění:

Město nesprávně popisuje, že v centrální oblasti Jihomoravského kraje ZÚR vymezují plochu s převažujícími územními rezervami. K tomu uvádíme, že centrem Jihomoravského kraje je Metropolitní rozvojová oblast Brno OB3, kterou vymezila Politika územního rozvoje ČR. Návrh ZÚR JMK ji zpřesnil a vymezil (bod 25 textové části I. návrhu ZÚR JMK). Vymezení oblasti je v PÚR zdůvodněno ovlivněním území rozvojovou dynamikou krajského města Brna, které představuje silnou koncentraci obyvatelstva a ekonomických činností, z velké části s mezinárodním významem. Faktorem podporujícím rozvoj oblasti je dobrá dostupnost dálnicemi a rychlostními silnicemi a I. tranzitním železničním koridorem.

Problematika centra Jihomoravského kraje, tzn. v územním rozsahu vymezené Metropolitní rozvojové oblasti Brno OB3, je řešena a popsána v návrhu ZÚR JMK v jednotlivých kapitolách od stanovení priorit územního plánování, přes vymezení rozvojových oblastí a rozvojových os až k vymezení ploch a koridorů veřejné infrastruktury, územního systému ekologické stability a územních rezerv.

Návrh ZÚR JMK vymezuje v Metropolitní rozvojové oblasti Brno OB3 návrhové plochy a koridory pro jednotlivé druhy dopravy:

- pro silniční dopravu

koridor dálnice D52 Pohořelice – Mikulov – hranice ČR / Rakousko, koridor dálnice D1 Kývalka – Slatina pro zkapacitnění včetně přestavby mimoúrovňových křižovatek, koridor dálnice D2 Chrlice – Brno-jih pro zkapacitnění včetně přestavby mimoúrovňových křižovatek, koridor dálnice D52/JT a dále koridory pro přestavbu silnic II. třídy – obchvat Chrlic, prodloužení II/152; II/152 Želešice, obchvat; II/380 Tuřany, obchvat; II/385 Hradčany – Čebín, obchvat; II/416 Blučina, obchvat; III/15286 Brno, Slatina, obchvat; II/602 Bosonohy, obchvat; II/425 Rajhrad – Modřice.

- pro železniční dopravu

koridor celostátní železniční trati č. 300 a 340 Brno – Vyškov – hranice kraje („Modernizace trati Brno – Přerov“); koridor celostátní železniční tratě č. 250 Tišnov – Brno, Řečkovice; koridor celostátní železniční tratě č. 240 Brno – Zastávka u Brna – hranice kraje; koridor regionální železniční tratě Hrušovany u Brna – Židlochovice; koridor regionální železniční tratě č. 244 Hrušovany nad Jevišovkou/Ivančice – Střelice, koridor regionální železniční tratě č. 340 Brno – Šlapanice – Veselí nad Moravou – hranice kraje

- pro leteckou dopravu

plocha pro modernizaci veřejného mezinárodního letiště Brno-Tuřany,

- pro cyklistickou dopravu

koridory dálkových cyklistických koridorů EuroVelo 4, 9; cyklistické koridory cyklostezek Brno-Vídeň, Jantarová stezka, Pražská stezka, krajská síť cyklistických koridorů

Z uvedeného přehledu je zřejmé, že i území centra kraje je z hlediska dopravy návrhem ZÚR JMK řešeno. Výčtem jednotlivých záměrů by bylo možné doplnit i další tematické oblasti (elektroenergetiku, plynárenství, teplovody, zásobování vodou, protipovodňová opatření, územní systém ekologické stability).

K citovanému rozsudku NSS ze dne 2. 2. 2011 uvádíme, že návrh ZÚR JMK jak jeho grafická část, tak textová část a v neposlední řadě také Vyhodnocení vlivů ZÚR JMK na udržitelný rozvoj území dokládají, že došlo k posunu mezi zadáním vyplývajícím z PÚR a jeho uchopením v ZÚR.

V návrhu ZÚR JMK byla navržena **ucelená dopravní koncepce**. Koncepce „páteřní“ silniční infrastruktury je jasně stanovena a respektuje všechny koridory vymezené v PÚR: R43, R52, R55 a dopravní spojení S8. Územní rezerva D43 pouze hledá volbu trasy D43 mezi dvěma variantami v cca polovině délky v kraji.

V PÚR v úkolech pro územní plánování v článku (80) v bodě b) je uvedeno cit.: „*Příslušné kraje a obce zajistí územní ochranu vymezených koridorů a ploch v navazující územně plánovací dokumentaci upřesněním koridorů*“

a ploch pro umístění záměru nebo územní rezervou.“ PÚR tedy nepředjímá způsob vymezení ploch a koridorů.

Koncepce dopravy Jihomoravského kraje, uplatněná v ZÚR JMK, navazuje na dlouhodobě sledované zásady a principy rozvoje území a nadřazené dopravní infrastruktury, které byly kontinuálně prověřované a navrhované v předchozích koncepčních dokumentech resortu dopravy a uplatňované v jednotlivých územně plánovacích dokumentacích na území Jihomoravského kraje. Záměry dopravní a technické infrastruktury byly ve Vyhodnocení vlivů ZÚR JMK na udržitelný rozvoj území hodnoceny na základě porovnání významnosti vlivu záměru na posuzované složky životního prostředí, resp. porovnání přijatelnosti míry vlivu záměru na danou složku životního prostředí a porovnání variant řešení z hlediska dopravně inženýrských kritérií, předpokládaných vlivů na obyvatelstvo, veřejné zdraví a složky životního prostředí, tj. kritérií zohledňujících základní aspekty pilířů udržitelného rozvoje území při rozhodování o výsledné variantě. Zásady územního rozvoje tedy zachovávají kontinuitu vývoje území. Z tohoto důvodu byly záměry vyhodnocovány, zkoumány, ověřovány (např. z hlediska kapacity sítí, průchodnosti území, vlivů na životní prostředí a lidské zdraví) a aktuálně modifikovány s cílem zlepšení dosavadního stavu území, podpory a koordinace rozvoje území a ochrany jeho hodnot.

Koncepce dopravy v Jihomoravském kraji aktuálně zohledňuje a zapracovává strategie a principy platných oborových dokumentů schválených vládou ČR, především Dopravní politiku České republiky pro období 2014 – 2020 s výhledem do roku 2050 (UV ČR č. 449/2013 Sb.), Dopravní sektorovou strategii, 2. fázi (UV ČR č. 850/2013 Sb.) a dále Politiku územního rozvoje.

Návrh ZÚR JMK obsahuje řešení celé páteřní silniční infrastruktury. V souladu se stavebním zákonem a zadáním jsou v ZÚR JMK vymezeny plochy a koridory návrhové (veřejně prospěšné stavby) a územní rezervy.

Koncepce dopravy Jihomoravského kraje obsažená v ZÚR JMK je výsledkem komplexního posouzení potenciálu území a zhodnocení koncepčních scénářů uspořádání silniční sítě v Jihomoravském kraji, včetně zhodnocení výhledového zatížení silniční sítě v jednotlivých koncepčních scénářích (tzv. dopravní model), které byly modelovány pro potřeby posouzení jejich účinnosti, dopadů do území, nároků a přínosů pro rozvoj území kraje.

Cílem územního plánování 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 (§ 18 odst. 1 stavebního zákona). Úkolem územního plánování je také posouzení vlivů zásad územního rozvoje na udržitelný rozvoj území (§ 19 odst. 2 stavebního zákona).

Úkolem zásad územního rozvoje je návrh koncepčního řešení, které optimalizuje územní rozvoj z hlediska příznivého životního prostředí, hospodářského rozvoje a soudržnosti společenství obyvatel (tři pilíře udržitelného rozvoje). K dosažení vyváženého vztahu územních podmínek pro udržitelný rozvoj ZÚR JMK stanovují prioritní cíle územního plánování, kterými jsou Priority územního plánování Jihomoravského kraje uvedené v kap. A textové části návrhu ZÚR JMK. Udržitelný rozvoj území ve smyslu § 18 stavebního zákona není závislý pouze na možnosti či nemožnosti umístování určitého druhu staveb.

Jedním z nejdůležitějších cílů zásad územního rozvoje je dosažení obecně prospěšného souladu veřejných a soukromých zájmů na rozvoji území kraje. Návrh ZÚR JMK tedy koordinuje, s ohledem na specifickým podmínkám území Jihomoravského kraje, veřejné zájmy (chráněné zvláštními právními předpisy a vyjadřované ve stanoviscích dotčených orgánů) a soukromé zájmy na využití území nalezením shody o přijatelných řešeních na uspořádání území, neboť v procesu územního plánování není možné zajistit rozvoj ku prospěchu všech za současné záruky dosavadních standardů života pro všechny, kterých se ZÚR JMK týká. V ZÚR JMK byla při hledání výsledného řešení obsaženého v Návrhu ZÚR JMK, vážena řada zájmů soukromých i veřejných postupem dle ust. § 18 odst. 3 stavebního zákona.

ZÚR JMK zpřesňuje a rozvíjí úkoly územního plánování v souladu s politikou územního rozvoje a stanovují koncepci rozvoje území kraje. Koncepce rozvoje území obsahuje urbanistickou koncepci sídelní struktury, jejíž součástí je koncepce uspořádání krajiny, koncepce veřejné dopravní a technické infrastruktury. Koncepce rozvoje území stanovuje soubor vzájemně provázaných a přijatých zásad, které jsou zárukou harmonického rozvoje sídelní struktury, sídel a krajiny v kontextu vývoje osídlení. Ty vycházejí ze společenských potřeb, respektují morfologické a historické danosti území, hierarchizaci sídel, sídelní celky, vztah sídel a krajiny, i nadřazenou soustavu technické a dopravní infrastruktury.

Z výše uvedeného je zřejmé, že kraj v návrhu ZÚR JMK vymezil „páteřní“ silniční infrastrukturu a stanovil koncepci rozvoje kraje a tím dostal povinnostem uvedeným v § 18 a § 19 stavebního zákona.

K souladu návrhu ZÚR JMK s obsahem zadání uvádíme, že obsahem Zadání ZÚR v souvislosti s vydanými ZÚR se již zabýval Nejvyšší správní soud v rozsudku č. 1 Ao 7/2011-526 ze dne 21. června 2012 v článku [252] cit.: „Proces pořizování územněplánovací dokumentace je dynamický, obsah návrhu dokumentace se proměňuje v čase tak, jak tento proces prochází jednotlivými fázemi. Ze stavebního zákona nelze dovodit příkaz, aby návrh zásad územního rozvoje byl identický s obsahem schváleného zadání, nýbrž toliko pokyn, aby návrh ze schváleného zadání vycházel (§ 37 odst. 1, srov. rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 24. 11. 2010, č. j. 1 Ao 5/2010 – 169, publ. pod č. 2266/2011 Sb. NSS). Rovněž to neznámá, že by mělo kontinuálně s proměnou obsahu návrhu ZÚR docházet i k aktualizaci podkladových studií. Tyto podkladové studie nejsou součástí opatření obecné povahy, a tudíž nemusí reflektovat výsledný obsah zásad územního rozvoje, jsou pouze pomocnými dokumenty, které slouží k prověřování realizovatelnosti, limitů a smysluplnosti (účinnosti) jednotlivých záměrů.“

ZÚR JMK ze schváleného zadání vychází. V zadání nelze konkretizovat, zda bude záměr vymezen jako návrh nebo jako územní rezerva. Tento závěr lze učinit až v rámci rozpracovaného návrhu. K vymezení ploch a koridorů pro zásadní záměry jsme se vyjádřili výše.

K institutu územní rezervy uvádíme, že PÚR ČR vymezuje koridory dopravy tj. koncepci „páteří“ dopravní infrastruktury, čímž vytváří územní podmínky pro umístění pozemních komunikací, které umožní propojení základní sítě dopravních cest na území ČR a se sousedními státy. V návrhu ZÚR JMK jsou vymezeny všechny záměry obsažené v PÚR ČR jako návrhové plochy – D52, D55, část D43 a dopravní spojení S8. Část D43 je z důvodů podrobně uvedených v kap. G.9. na str. 355 textové části II. Odůvodnění návrhu ZÚR JMK vymezena jako územní rezerva ve variantách. Nelze tvrdit, že tímto dochází k prověřování celkové koncepce páteří silniční sítě.

Doplňujeme, že návrhem ZÚR JMK je uloženo zpracování územní studie, jejímž cílem je prověřit v územním detailu potřebnost a realizovatelnost vybraných záměrů navrhované koncepce silniční dopravy na území Jihomoravského kraje, jež byly vymezeny v podobě územních rezerv. Dle rozsudku NSS 1 Ao 7/2011 k ZÚR JMK ze dne 21. června 2012 článku [86] lze vypracování územní studie stanovenou v ZÚR (viz § 36 odst. 2 stavebního zákona) považovat za relevantní opatření ke kompenzaci některých negativních kumulativních a synergických vlivů a to v případě, je-li na základě dostupných podkladů možný jen velmi hrubý odhad předpokládané zátěže, což dokládá dokumentace SEA.

Jedním z účelů pořízení územní studie je vytvoření sjednoceného podkladu, co do aktuálnosti a detailnosti řešení záměrů nadřazené dálniční a silniční sítě, jakož i aktualizace a prohloubení údajů o území samotném tak, aby bylo možné posoudit vliv záměrů nadřazené dálniční a silniční sítě na životní prostředí v rozsahu, podrobnosti a míře konkrétnosti větší, než umožňují ZÚR. V současné době není k dispozici dostatek podkladů v potřebné podrobnosti, zpracovaných ve stejném pojetí, v jednom období a v jednotném prostorovém vymezení. Nelze vycházet jen z dopravního modelování, ale i z podmínek území. Kvalitní závěr může být vyneseno až na základě určitého portfolia dat, jinak dochází ke zkreslení a závěr nemusí být úplný. Toto portfolio dat je sice již částečně hotovo, ale je nezbytné ho doplnit o výsledky studie, na základě které bude teprve možné komplexní posouzení celé problematiky. Vzhledem k ust. § 36 odst. 3 stavebního zákona nelze výše uvedená posouzení vlivů v ZÚR JMK řešit v potřebné větší podrobnosti. Odůvodnění zpracování územní studie je obsaženo v kap. G.9. textové části II. Odůvodnění návrhu ZÚR JMK. Uvedené argumenty prokazují nezbytnost pořízení územní studie.

K uvedenému doplňujeme, že Aktualizací č. 1 PÚR ČR je stanoven úkol pro Metropolitní rozvojovou oblast Brno – poříditi územní studii řešící zejména vazby veřejné infrastruktury. Návrhem ZÚR JMK uložená „Územní studie nadřazené dálniční a silniční sítě v jádrovém území OB3 Metropolitní rozvojové oblasti Brno“ tak plní úkol stanovený Jihomoravskému kraji PÚR ČR.

Postup přednostního pořízení ZÚR JMK a následné zpracování územní studie vyplývá z požadavku stavebního zákona, který ukládá pořízení ZÚR JMK zahájit bezodkladně po jejich zrušení (viz § 42 odst. 6) stavebního zákona).

K územní studii MŽP ve stanovisku SEA k návrhu ZÚR JMK uvedlo cit.: „Návrh ZÚR JMK obsahuje řadu záměrů s potenciálem přispět ke zlepšení kvality ovzduší (zkvalitnění a zkapacitnění veřejné dopravy [nové terminály IDS, modernizace a výstavba železničních tratí], vyvedení dopravy mimo obytnou zástavbu [obchvaty obcí], stavby plynovodů a teplovodů [předpoklad nahrazení alespoň části lokálních topenišť] aj.), pokračující absence ZÚR JMK by naopak mohla bránit rozvoji v některých oblastech a v konečném důsledku implikovat zhoršování imisní zátěže. V dané situaci proto MŽP považuje za nejvhodnější dokončit pořizování stávajícího návrhu

ZÚR JMK a následně urychleně zpracovat aktualizaci zásad, respektující výsledky vypracované územní studie.“

Námítka č. 2, vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území k celkové koncepci, ve které je posuzována pouze část systému dopravní sítě a ve které je logicky navazující podstatná část systému zařazena pouze do územních rezerv, u nichž se podle zákona vliv na životní prostředí neposuzuje, nenaplní smysl a požadavky zákona, město Brno požaduje přepracovat návrh ZÚR JMK i Vyhodnocení vlivů návrhu na udržitelný rozvoj území tak, aby pro klíčové stavby dopravní infrastruktury v centrální oblasti kraje neobsahoval územní rezervy, ale návrhové koridory, **se zamítá.**

Odůvodnění:

K řešení páteřní silniční sítě v návrhu ZÚR JMK jsme se vyjádřili u námítky č. 1.

Jak jsme již objasnili výše, základní úkoly svěřené ZÚR politikou územního rozvoje a stavebním zákonem byly splněny. V návrhu ZÚR JMK jsou vymezeny všechny záměry obsažené v PÚR ČR.

K výhradám města vztahujícím se k obsahu územní studie uvádíme, že obsah územních studií není stavebním zákonem určen. Je tedy plně na uvážení pořizovatele jak formulovat zadání, které problémy a v jaké podrobnosti považuje za potřebné prověřit v územní studii. V návrhu ZÚR JMK je uveden rámcový obsah územní studie tj. primárně posoudit varianty dálnice D43 a JZT a prověřit polohy MÚK na dálnici D1 v souvislosti s jejím zkapacitněním a přestavbou.

První kroky k přípravě územní studie byly již zahájeny. V červnu roku 2015 vznikla Společná pracovní skupina pro koordinaci územně plánovací činnosti, která byla ustavena na společné schůzi Rady města Brna a Rady Jihomoravského kraje. Hlavním úkolem Společné pracovní skupiny je příprava zadání územní studie. První jednání společné pracovní skupiny a obcí, jejichž území se územní studií dotýká, proběhlo 4. 11. 2015. V souvislosti s přípravou zadání územní studie se Jihomoravský kraj v lednu 2016 obrátil na dotčené obce (včetně města Brna a jeho městských částí) s žádostí o poskytnutí podkladů, podnětů a informací, které považují ve vztahu k předmětné územní studii za relevantní.

Po zpracování a projednání bude územní studie využita pro aktualizaci ZÚR JMK. V rámci procesu aktualizace ZÚR Ministerstvo životního prostředí v souladu se stavebním zákonem uplatní stanovisko, ve kterém uvede, zda má být aktualizace ZÚR posouzena z hlediska vlivů na životní prostředí.

JMK, vědom si složitosti posuzování kumulativních a synergických vlivů v Brně a jeho zázemí, vyzval již v roce 2012 Brno k souběžnému pořizování nového ÚPmB a ZÚR JMK, od kterého očekával ověření dopadů řešení ZÚR JMK do územního plánu Brna (tj. ověření řešení ve větší podrobnosti, než umožňují ZÚR). Do procesu pořizování nových ZÚR JMK také výrazně zasáhla novela SZ účinná od 01. 01. 2013, která omezila podrobnost řešení příslušející jednotlivým druhům ÚPD a zároveň podpořila využití principu subsidiarity při hledání optimálních řešení.

V návrhu ZÚR JMK mohou být stanoveny pouze požadavky nadmístního významu a to v souladu s odst. 3 § 36 stavebního zákona: „*Zásady územního rozvoje v nadmístních souvislostech území kraje zpřesňují a rozvíjejí cíle a úkoly územního plánování v souladu s politikou územního rozvoje, určují strategii pro jejich naplňování a koordinují územně plánovací činnost obcí. Zásady územního rozvoje ani vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území nesmí obsahovat podrobnosti náležející svým obsahem územního plánu, regulačnímu plánu nebo navazujícím územním rozhodnutím*“.

V § 43 stavebního zákona je uvedeno cit.: „*Záležitosti nadmístního významu, které nejsou řešeny v zásadách územního rozvoje, mohou být součástí územního plánu, pokud to krajský úřad ve stanovisku podle § 50 odst. 7 z důvodu významných negativních vlivů přesahujících hranice obce nevyloučí*“.

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 stanovují požadavky na řešení v územně plánovací dokumentaci obcí v souladu s přílohou č. 4 vyhlášky č. 500/2006 Sb., ve které je uveden obsah ZÚR. Textová část ZÚR obsahuje koncepci rozvoje území kraje, určující základní požadavky na jeho účelné a hospodárné uspořádání, vyjádřenou ve *stanovení požadavků nadmístního významu 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 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.

Vybrané záměry, pro které jsou v ZÚR JMK stanoveny požadavky na územní vymezení a koordinaci v územně plánovací dokumentaci příslušné obce, představují součást návrhu veřejné infrastruktury nadmístního významu, jejichž následné vymezení v nižším stupni dokumentace je pro naplnění navrhované koncepce ZÚR JMK závazné.

Vybrané záměry s požadavkem na územní vymezení a koordinaci v nižším stupni územně plánovací dokumentace jsou podrobně komentovány z hlediska vlastní problematiky daného záměru v kap. G.8.4. *Požadavky na řešení v územně plánovací dokumentaci obcí* na straně 345 textové části II. Odůvodnění ZÚR JMK.

Je s podivem, že v souvislosti s výše uvedenou problematikou město cituje odstavec ze souhlasného stanoviska SEA, ve kterém MŽP polemizuje o excesivním (nad)užívání územní rezervy a *nerozvádí* tedy *uvedené skutečnosti*. Z důvodu objektivnosti doplňujeme k vybranému odstavci odstavce další cit.: „*Zákonodárce učinil institut územní rezervy včetně dovětku o neposuzování územní rezervy v procesu SEA součástí platného právního řádu, s čímž MŽP nehodlá polemizovat. A fortiori MŽP nezpochybňuje využívání územní rezervy jako standardního nástroje územního plánování. Úkol podrobně prověřit územní studii vazby veřejné infrastruktury v území Metropolitní rozvojové oblasti Brno nadto vyplývá i z aktualizace č. 1 Politiky územního rozvoje. Zásady územního rozvoje jakožto nejvyšší stupeň územně plánovací dokumentace musí obsahově z politiky územního rozvoje vycházet...*

...Z pohledu MŽP je prioritou zlepšení kvality životního prostředí a veřejného zdraví v řešeném území. V tomto ohledu je nutné trvat na co možná nejrychlejším dořešení dálniční a silniční sítě v metropolitní rozvojové oblasti Brno, a to tak, aby byl co nejdříve odstraněn stávající zcela nevyhovující stav v oblasti znečištění ovzduší generující negativní vlivy na lidské zdraví. Návrh ZÚR JMK obsahuje řadu záměrů s potenciálem přispět ke zlepšení kvality ovzduší (zkvalitnění a zkapacitnění veřejné dopravy [nové terminály IDS, modernizace a výstavba železničních tratí], vyvedení dopravy mimo obytnou zástavbu [obchvaty obcí], stavby plynovodů a teplovodů [předpoklad nahrazení alespoň části lokálních topenišť] aj.), pokračující absence ZÚR JMK by naopak mohla bránit rozvoji v některých oblastech a v konečném důsledku implikovat zhoršování imisní zátěže. V dané situaci proto MŽP považuje za nejvhodnější dokončit pořizování stávajícího návrhu ZÚR JMK a následně urychleně zpracovat aktualizaci zásad, respektující výsledky vypracované územní studie. Z tohoto důvodu zmírňující opatření uvedená v požadavcích tohoto stanoviska nesměřují k úplnému odmítnutí či přerušení pořizování a dopracování předloženého návrhu ZÚR JMK, byť není z pohledu MŽP bez výhrad, jak je uvedeno výše, nýbrž k umožnění jeho schválení a následné urychlené aktualizaci vedoucí ke zhojení popisovaného nevyhovujícího stavu.“ Tolik k citaci ze stanoviska.

K namítané „salámové metodě“ a neposouzení koncepce jako celku uvádíme, že ZÚR JMK jsou řešeny v rozsahu celého kraje – řešení obsahující pro jednotlivé záměry jak úseky návrhové, tak úseky vymezené formou územních rezerv, včetně stanovené podmínky zpracování územní studie jako podkladu pro rozhodování o variantách – je řešením kompletním a je v souladu se stavebním zákonem a jeho prováděcími předpisy. Pořizovatel se povinnosti pořídit hodnocení SEA v žádném případě nevyhýbá. Stanovení podmínky územní studie na složité území okolí města Brna je zvoleno z důvodů objektivního srovnání, aby nástroji územního plánování bylo umožněno podrobnější prověření u dopravních záměrů v předmětném území, pro které bude zpracována také hluková a rozptylová studie.

K vyhnutí se posouzení vlivů celého komplexu zásadních záměrů uvádíme, že hodnocením záměrů v dokumentaci SEA se již zabýval Nejvyšší správní soud v rozsudku č. 1 Ao 7/2011-526 ze dne 21. června 2012 v článku [218] cit.: „*Nejvyšší správní soud konstatuje, že v části stanoviska SEA označené jako „Stručný popis vyhodnocení“ je uvedeno, že předmětem hodnocení jsou plochy a koridory dle PÚR 2008, plochy a koridory nadmístního významu a územní rezervy. Navrhovatelé mají pravdu v tom, že posouzení vlivů ZÚR na životní prostředí je založeno na hodnocení jednotlivých koridorů (event. jejich dílčích úseků). Soud v tom však nespátřuje rozpor se zákonem. Ba naopak považuje takový postup za jediný možný, neboť pouze takto lze relativně podrobně posoudit vlivy jednotlivých záměrů, pro jejichž realizaci stanoví ZÚR předpoklady, a učinit rozhodnutí o výběru varianty. Posouzení musí být zaměřeno na vlivy všech ploch a koridorů obsažených v návrhu ZÚR, včetně jejich vzájemného ovlivňování. Koncepci jako celek lze totiž považovat za souhrn jednotlivých ploch a koridorů v jejich vzájemných souvislostech a interakci.“*

K současné úrovni zatížení území uvádíme, že opatření k dosažení požadované kvality ovzduší, jejímu udržení

a dalšímu zlepšení, ze kterých budou vycházet orgány ochrany ovzduší, veřejná správa a samospráva dle svých kompetencí v rámci řízení kvality ovzduší dle zákona č. 201/2012 Sb., o ochraně ovzduší, ve znění pozdějších předpisů a v souladu s obecnou povinností pečovat o rozvoj obce a kraje a jejich území stanovuje Program zlepšování kvality ovzduší aglomerace Brno (květen 2016). Mezi opatřeními ke snížení emisí a požadovanému zlepšení kvality ovzduší stanovenými programem v kapitole E. 3. jsou i opatření územně plánovací, která jsou součástí řešení návrhu ZÚR JMK. Jedná se o páteční síť kapacitních silnic, silnic I. a II. třídy a v neposlední řadě železniční tratě.

V kap. A.3. textové části dokumentace SEA jsou obsaženy údaje o současném stavu životního prostředí (ovzduší, lidské zdraví – hluková zátěž obyvatelstva). Projektant při hodnocení záměrů z těchto údajů vycházel, viz příloha č. 2 dokumentace SEA. Údaje z imisního monitoringu jsou shrnuty na str. 77 dokumentace SEA včetně naměřených hodnot na stanicích v Brně. Z těchto údajů projektant při hodnocení vycházel.

Zde je nutno konstatovat, že stávající podkladové studie opravdu neposkytují odpověď na otázku, zda lze dané stavby v tomto prostoru umístit či nikoliv, a to bez ohledu na to, kolik podkladových studií bylo k dispozici. Důvodem je právě to, že tyto studie nemodelovaly komplexně všechny záměry v území v celém příčinném řetězci „dopravní zatížení – imisní a hluková zátěž – zdravotní rizika obyvatel“. Bez takové studie není možné o otázce, kterou z variant D43 do území lze umístit či nikoliv, autoritativně rozhodnout.

Obdobná situace je i v případě hluku, kde je problematika komplikovanější o to, že úroveň hluku lze účinně snižovat pomocí technických opatření (protihlukové valy a stěny) i na relativně malém prostoru. Jak ukazují zkušenosti z praxe, i vzdálenost několika málo desítek metrů může být při vhodném technickém řešení ke splnění limitů zcela dostačující. Zde pak hrají roli zcela lokální faktory, např. hloubka zářezu komunikace, převýšení terénu, rampy křižovek apod. Bez detailního modelování tak nelze o potenciální úroveň hlukové zátěže zástavby v území specifikovat.

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.“

V Programu zlepšování kvality ovzduší aglomerace Brno je uvedeno cit.: „Ke snížení imisní zátěže z dopravy v území je navíc nutno vždy uplatňovat soubor více vzájemně provázaných nástrojů, směřujících k redukci objemu automobilové dopravy a současně i k jejímu převedení na komunikace vedené mimo obytnou zástavbu. Přitom platí, že zatímco u menších obcí je hlavní pozornost soustředěna na ochranu obyvatel před tranzitní dopravou (obchvaty, omezování nákladních vozidel), u větších měst a zejména u Brna nabývají na významu i dopravně-organizační opatření, jejichž cílem je snížení celkového objemu individuální dopravy.

Tohoto cíle je v současné silně motorizované společnosti možné dosáhnout pouze pomocí kombinace více typů opatření, kdy je znevýhodnění individuální dopravy (např. omezení parkování, zákazy vjezdu, preference veřejné hromadné dopravy) doprovázeno nabídkou vhodných alternativ (zejména komfortní veřejná hromadná doprava). Důležité je, aby byla zachována mobilita obyvatel a omezení se týkalo jen zvoleného způsobu dopravy. Opatření pro snížení objemu dopravy ve městě je tak nutno vnímat jako funkční celek, kdy k dosažení potřebného zlepšení je nutno obvykle realizovat větší počet vzájemně provázaných aktivit.“

Dále je v Programu uvedeno, cit.: „Pro plánování, povolování nebo realizaci nových dopravních projektů, které budou rovněž ovlivňovat kvalitu ovzduší v aglomeraci Brno, se budou uplatňovat nové přísnější podmínky, aby nedocházelo k nežádoucímu zvyšování imisní zátěže:

- *Při povolování nových komunikací v lokalitách s překročenými limity znečištění ovzduší realizovat v nejvyšší možné míře technická nebo kompenzační opatření, která zajistí, že v obytné zástavbě nedojde ke zhoršení imisní zátěže v porovnání s výchozím stavem.“*

Tato podmínka zohledňuje požadavek MŽP uplatněný v rámci stanoviska 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 „Program zlepšování kvality ovzduší aglomerace Brno – CZ06A“.

Územní rezervy se z hlediska vlivů na životní prostředí ani dopadů na veřejné zdraví neposuzují (§ 36 odst. 1 stavebního zákona), neboť účelem územní rezervy je chránit území pro záměr, který nelze bez prověření potřeby realizace a jeho plošných nároků umístit do území. Na základě principu předběžné opatrnosti je však ve Vyhodnocení vlivů ZÚR JMK na udržitelný rozvoj území (v příloze č. 3 „Informativní údaje k územním rezervám“) popsána problematika, které musí být při prověřování možností budoucího využití pro daný účel a při upřesnění vymezení koridoru věnována zvýšená pozornost. Účelem informativního přehledu je upozornit na skutečnosti, kterým je nutné při budoucím prověřování věnovat pozornost, tj. neměly by být opomenuty.

Při předběžném posouzení koridorů územních rezerv neshledal projektant u žádného z koridorů takový střet se zájmy ochrany životního prostředí dle jednotlivých složek, který by vyloučil již v této fázi realizovatelnost záměru, pro něž byla územní rezerva vymezena.

Projektant vyhodnotil všechny varianty D43 jako možné. Vzhledem k velké míře nejistoty však nemohl doporučit k výběru výslednou variantu bez podrobnějšího prověření návazností v řešeném území, a proto navrhl jejich vymezení jako územní rezervy a zpracování územní studie. Právě územní studie umožňuje komplexní prověření územních rezerv, tedy prověření reálnosti, potřebnosti i účinnosti záměrů, pro něž jsou územní rezervy vymezeny, v podrobném měřítku a ve všech souvislostech. Vymezením variantních koridorů územních rezerv je zajištěna ochrana území pro možné umístění a realizaci záměru v jiné variantě či podvariantě zvolené dopravní koncepce. Jedním ze závěrů územní studie současně bude podnět ke zrušení územní ochrany těch variant a podvariant záměrů, jež budou v podrobném prověření a posouzení vyhodnoceny jako horší nebo již nepotřebné.

Koncepční řešení ZÚR JMK jako celek bylo předmětem hodnocení Vyhodnocení vlivů ZÚR JMK z hlediska vlivů na životní prostředí. V celkovém závěru vyhodnocení zpracovatel SEA ZÚR JMK upozorňuje na nutnost urychleného prověření a dořešení problematiky uspořádání nadřazené dálniční a silniční sítě v jádrovém území OB3 metropolitní rozvojové oblasti Brno, které je vymezeno jako plocha, ve které se ukládá prověření změn jejího využití územní studií. Dále uvádí, že potenciálně negativní vlivy a potenciálně významně negativní vlivy na sledované složky životního prostředí identifikované v rámci vyhodnocení jednotlivých ploch a koridorů vymezených ZÚR JMK lze minimalizovat či vyloučit zajištěním provedení opatření navrhovaných zpracovatelem SEA ZÚR JMK. Potenciálně pozitivní vlivy byly vyhodnoceny zejména v případě ploch a koridorů dopravní infrastruktury a protipovodňových opatření ve vztahu k obyvatelstvu a lidskému zdraví.

Dále považujeme za nutné uvést následující skutečnosti:

V diskusi o variantách realizace dopravních záměrů se nesmí opomenout skutečnost, že účelem realizace navrhovaných komunikací je životní prostředí obyvatel zlepšit, nikoli zhoršit. Přitom platí, že největší zátěží jsou jednoznačně vystaveni obyvatelé centrální části Brna. Důvod pro trasování určitých komunikací přes jmenovanou oblast (Brno – MČ Bosonohy, Troubsko, Ostopovice atd.) je jednoduše v tom, že v této poloze mají dané komunikace největší potenciál ke zlepšení situace v centru Brna. Tento závěr považujeme za nezpochybnitelný, vychází shodně ze všech relevantních studií. Otázkou je pouze to, zda uvedené komunikace lze realizovat bez zvýšení zátěže bytí malé části obyvatel, žijících podél tras nových komunikací, nad úroveň limitů. Ale jejich přínos ke snížení součtového zdravotního rizika populace je zcela jednoznačný.

Naznačený předpoklad, že vyloučením navržených komunikací v uvedené oblasti se zátěž obyvatel dotčených obcí zásadně sníží, se může ukázat jako mylný, což je další argument pro nutno zadání komplexní územní studie.

V případě, že dopravní spojení dálnic D1 a D43 bude posunuto více na západ, totiž většina dopravy ve směru sever-jih bude nadále realizována přes tento prostor, ale po dálnici D1, na níž je již velmi obtížné dále zvyšovat účinnost opatření k ochraně obyvatel. Naproti tomu na nové silnice, které se teprve budou stavět, lze klást mnohonásobně větší požadavky. Ve výsledku se tak může dokonce ukázat, že konzervace zátěže v koridoru D1 je pro okolní obyvatele horší a bude způsobovat trvalé překračování limitů, zatímco rozložení části zátěže na

novou silnici by umožnilo tyto limity splnit. Tuto otázku opět nelze zodpovědět bez detailního namodelování celé situace.

Např. překračování imisních limitů v Bohunicích je silným argumentem pro odlehčení dálnice D1 v úseku Ostopovice – Brno-Centrum. Snížení zátěže na tomto úseku lze nejlépe dosáhnout realizací kapacitních komunikací, které byly obsaženy v původním návrhu ZÚR JMK z roku 2011, zejména jihozápadní tangenty.

Námítka č. 3, proti variantnímu řešení koridoru D 43 formou územních rezerv a požaduje, aby na základě důsledného vyhodnocení vlivů na veřejné zdraví bylo rozhodnuto o koridoru pro D43 v celé délce trasy od severní hranice JMK až po napojení na dálnici D1, **se zamítá**.

Odůvodnění:

Pořizovatel ZÚR JMK si je vědom problematické dopravní situace v Brně a okolním území včetně zátěže území města Brna tranzitní dopravou a s tím spojeného znečištění přírodního prostředí a překračování limitů znečištění ovzduší. Město Brno má, jak uvádí, zájem se rozvíjet jako zdravé město s maximální ochranou urbanizovaných, rekreačních a rozvojových území. Jako předpoklad pro takový rozvoj přitom uvádí vyvedení tranzitní dopravy mimo sídelní útvary formou obchvatu celého města Brna. Poukazuje přitom na souvislost se zařazením silnice D43 do transevropské silniční sítě TEN-T. Problém (nejen) tranzitní a transevropské dopravy však nelze řešit jejím prostým „odsunem“ na „obchvat celého města Brna“, který by sice odlehčil centrální části Brna, avšak v míře pravděpodobnosti hraničící s jistotou by dopadl na obyvatele okrajových částí města či okolních obcí. Vzhledem k hustotě osídlení v České republice je totiž prakticky vyloučeno vést (tranzitní) dopravu výhradně mimo urbanizovaná území, nehledě na to, že území méně urbanizovaná či neurbanizovaná jsou takto zachována vesměs z důvodu přírodních charakteristik hodných ochrany, kam jistě rovněž není žádoucí dopravní síť zavlékat.

Je nepochybné, že dopravní stavby (obzvláště ty vyšší kategorie), s sebou přinášejí vedle pozitiv (lepší dopravní parametry a dostupnost) také negativní vlivy na životní prostředí a na zdraví obyvatel, které je třeba posoudit nejen na území města Brna, ale i v širších souvislostech a ve větší podrobnosti.

V Brně a okolním území (metropolitní rozvojové oblasti OB3 Brno) dochází k vysoké koncentraci komunikací a vzniká kumulace více potenciálních záměrů. Územní rozvoj tohoto prostoru je proto třeba prověřit (včetně vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území) a koordinovat, a to v podrobnějším měřítku, než umožňují ZÚR JMK. Dle § 36 odst. 3 stavebního zákona zásady územního rozvoje ani vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území nesmí obsahovat podrobnosti náležející svým obsahem územnímu plánu, regulačnímu plánu nebo navazujícím rozhodnutím. V ZÚR JMK je proto za účelem prověření reálného průchodu nadregionální a regionální silniční infrastruktury ve složitém okolí města Brna navržena „Územní studie nadřazené dálniční a silniční sítě v jádrovém území OB3 metropolitní rozvojové oblasti Brno“. Cílem územní studie je podrobněji prověřit reálný průchod nadregionální a regionální silniční infrastruktury územím s vazbou na metropolitní rozvojovou oblast OB3 Brno, při zohlednění vzájemných návazností kapacitních komunikací a ostatní silniční sítě, vzájemných vazeb sídel v řešeném území a jejich pozice ve vztahu k Brnu jako jádru metropolitní rozvojové oblasti OB3 Brno. Územní studie má mimo jiné (dle rámcového obsahu stanoveného v ZÚR JMK a v měřítku podrobnějším než v ZÚR JMK) *prověřit varianty dálnice D43 v úseku dálnice D1 – Kuřim se zohledněním návaznosti na varianty D43 navazujícího úseku Kuřim – Lysice z hlediska dopravní účinnosti v celém systému silniční a komunikační sítě OB3 metropolitní rozvojové oblasti Brno a města Brna, územních nároků a v koordinaci s navazujícími záměry*. Jedním z úkolů územní studie současně je *prověřovaná řešení směřovat k minimalizaci negativních vlivů na obyvatelstvo, lidské zdraví a životní prostředí*.

Z uvedeného je zřejmé, že se nelze ztotožnit s názorem města Brna, že lze v tuto chvíli již (separátně) rozhodnout o koridoru rychlostní silnice D43 v celé jeho délce. Naopak zpracování územní studie je nezbytné pro zodpovědné a dostatečně podložené rozhodování o dalším rozvoji složitého území. Prostřednictvím územní studie bude v měřítku podrobnějším než v ZÚR ověřen a zpřesněn průchod dálniční a silniční sítě (včetně dálnice D43 jako její neoddělitelné součásti) exponovaným okolím města Brna, kde se střetává mnoho veřejných i soukromých zájmů na využití území a záměrů na provedení změn v území. Cílem pořizovatele je dosáhnout shody na rozvoji území ve spolupráci se statutárním městem Brnem a obcemi v řešeném území. Řešení obsažené v budoucí územní studii se stane podkladem pro aktualizaci ZÚR JMK, při níž mohou být některé územní rezervy převedeny do režimu návrhů, jiné naopak vypuštěny, a některé koridory pro umístění dopravních staveb budou zúženy.

Aby bylo možno zabývat se trasami R43 ze všech odborných hledisek, je prvořadé znát dopravní účinnost jednotlivých tras a z tohoto zatížení vyplývající vlivy na udržitelný rozvoj území. Těmito aspekty se zabývá *Studie*

R43 v úseku D1 – Kuřim, kterou v roce 2015 zadalo Ministerstvo dopravy a která bude sloužit jako odborný podklad pro územní studii. Dopravní zatížení určí nejen charakter komunikace, ale i následující možnosti připojení území, ekonomiku staveb atd. Budou dopracovány všechny reálné varianty řešení, a to na shodné úrovni. Studie bude reagovat na výsledky modelových stavů a bude obsahovat nejen řešení vlastní D43 resp. I/43, ale i případné dopady na okolní komunikační silniční síť v území.

V textové části I. návrhu ZÚR JMK v kapitole I. „Vymezení ploch a koridorů, ve kterých se ukládá prověření změn jejich využití územní studií“ je uvedeno, že pořizování územní studie bude zahájeno bezodkladně po vydání ZÚR JMK. Po vložení dat o územní studii do evidence územně plánovací činnosti bude bezodkladně pořízena aktualizace ZÚR JMK stanoven termín pro zpracování územní studie.

Pořizovatel ZÚR JMK se neztotožňuje s názorem, že bez Aktualizace ZÚR JMK, která vymezí výsledný koridor komunikace D 43, prakticky nelze pořídit nový ÚPmB. K problematice možnosti dalšího postupu pořizování územního plánu města Brna se na žádost primátora města Brna vyjádřila ministryně pro místní rozvoj ve svém dopise čj. 27852/2015 – 81 ze dne 27.08.2015. Zde uvádí možná řešení, jak lze po stránce procesní pokračovat v pořizování ÚPmB, přičemž zdůrazňuje, že „*žádné ustanovení stavebního zákona neznemožňuje pořízení územního plánu, pokud neexistuje nadřazená územně plánovací dokumentace*“.

Námítka č. 4, proti řešení prvního stupně tzv. třístupňové ochrany města Brna před tranzitní dopravou ve směru západ – východ formou variantních územních rezerv s požadavkem, aby byl vymezen koridor pro první stupeň třístupňového systému ochrany města Brna tak, že zajistí odklonění tranzitní dopravy z brněnské aglomerace, **se zamítá**.

Odůvodnění:

Pořizovatel ZÚR JMK si je vědom od začátku pořizování ZÚR JMK problematické dopravní situace v Brně a okolním území, včetně zátěže území města Brna dopravou a s tím spojeného znečištění prostředí. Proto krátce po schválení zadání ZÚR JMK (28.02.2013) inicioval setkání zástupců vedení Jihomoravského kraje a vedení statutárního města Brna. Pracovní setkání se uskutečnila dne 18.03.2013 a 20.05.2013. Na setkáních byla diskutována potřeba koordinace postupu při pořizování ZÚR JMK a nového Územního plánu města Brna (ÚPmB) za situace po zrušení ZÚR JMK v roce 2012, zejména potřeba spolupráce na podkladech pro řešení obou dokumentací. Bohužel se tato spolupráce nerozběhla, což se později projevilo jak při pořizování ZÚR JMK, tak při pořizování ÚPmB.

Dle názoru města Brna obsaženého v námitce musí být první stupeň třístupňové ochrany města Brna před tranzitní dopravou realizován jako součást nadřazené silniční infrastruktury; celá komunikační síť na území Jihomoravského kraje pak musí řešit odklon tranzitní dopravy ze stávajících tahů, které často procházejí v těsné blízkosti sídelních celků. ÚPmB v roce 1994 a z něho vycházející současná koncepce dopravy je založena na principu třístupňové ochrany města před nadbytečnou dopravou. První stupeň je tvořen dálnicemi a rychlostními silnicemi nadřazené sítě R43, R52 (JZT, JT), D1, D2 a JVT. Tyto komunikace by na sebe měly vázat veškerý tranzit územím a tvoří první systém distribuce dopravy. Dle platného ÚPmB je tvořen jen dálnicemi D1 a D2; návrh silnice R43 byl zrušen rozsudkem Nejvyššího správního soudu. Tangenty, na které se dopravní koncepce odkazuje, se nacházejí mimo území města Brna. V otázce vytvoření prvního stupně ochrany je tedy město zcela závislé na řešení ZÚR JMK. Jak je uvedeno výše, spolupráce mezi městem a Jihomoravským krajem v otázce koordinace při pořizování ZÚR JMK a ÚPmB se nerozběhla, pro podrobné řešení dopravy nejsou k dispozici vhodné podklady. Výsledkem je situace, že za účelem prověření reálného průchodu nadregionální a regionální silniční infrastruktury ve složitém okolí města Brna je nutno území prověřit „Územní studií nadřazené dálniční a silniční sítě ve vztahu k jádrovému území OB3 metropolitní rozvojové oblasti Brno“.

V návrhu ZÚR JMK je jako součást prvního stupně ochrany vymezen koridor pro kapacitní silnici D52/JT Rajhrad – Chrlice II (D2), koridor pro zkapacitnění dálnice D2 Chrlice II – Brno-jih a případně koridor pro obchvat Chrlice jako část jihovýchodní tangenty. Jihovýchodní tangenta – JVT – ve své původní koncepci představovala komunikační propojení území mezi dálnicemi D1 a D2 v návaznosti na jižní a jihozápadní tangentu; v ZÚR JMK byla prověřovaná trasa JVT v parametrech silnice II. třídy, jako výchozí podklad byla použita „Vyhledávací studie trasy nové krajské silnice Modřice – Šlapanice – Tvarožná, Dopravoprojekt Brno, 2013“. Výsledky prověření JVT byly podkladem pro návrh koridoru v ZÚR JMK. První úsek silnice mezi dálnicí D2 a silnicí II/380 (Chrlice – Tuřany) má významný pozitivní dopad do území s velkou dopravní účinností, a proto je zde navržen koridor DS24. Tento úsek plní zároveň funkci obchvatu Chrlice. Druhý úsek mezi silnicí II/380 a II/417 (Tuřany – Kobylnice) vykazuje nižší dopravní účinnost, avšak při propojení s obchvatem Šlapanic může mít pozitivní vliv v území. V tomto úseku je navržen koridor územní rezervy RDS32, ve kterém budou funkce a význam

komunikace dále prověřovány v rámci územní studie, uložené dokumentací ZÚR JMK. Poslední úsek mezi silnicemi II/417 a II/430 (variantně D1) na základě prověření vyhledávací studií není dále sledován.

Pro dálnici D43 Brno – Moravská Třebová v úseku dálnice D1 – Kuřim a pro jihozápadní tangentu Troubsko (D1) – Modřice (D52/JT) jsou v návrhu ZÚR JMK ve variantách vymezeny územní rezervy, a to do doby, než bude možno na základě výsledků podrobnějšího prověření území rozhodnout o výběru varianty. Pro jihozápadní tangentu je v článku (281) textové části návrhu ZÚR JMK v rámci požadavků na uspořádání a využití území uloženo *Vytvořit územní podmínky pro prověření potřeb a plošných nároků bezkolizní a funkční nadřazené komunikační sítě města Brna a jeho okolí v koordinaci s nadřazenou silniční infrastrukturou republikového významu pro zpřístupnění a obsluhu jihozápadní části jádrového území OB3 metropolitní rozvojové oblasti Brno*. Pro dálnici D43 je v článku (269) textové části návrhu ZÚR JMK v rámci požadavků na uspořádání a využití území uloženo *Vytvořit územní podmínky pro prověření potřeb a plošných nároků variant dálnice D43 včetně všech souvisejících staveb v úseku Troubsko / Ostrovačice (D1) – Kuřim – Lysice jako součást koridoru dálnice D43 v úseku D1 – Moravská Třebová (D35)*. Kritéria a podmínky pro rozhodování o změnách využití území uvedená rovněž v odůvodnění jsou multidisciplinárního charakteru, aby postihly nejrůznější aspekty, které by měly být při rozhodování zváženy a zohledněny. Jedná se vedle dopravně inženýrského hodnocení včetně širších souvislostí a vedle územních podmínek a průchodnosti územím také o vlivy na životní prostředí, obyvatelstvo a lidské zdraví a rovněž o socioekonomické důsledky záměru.

Podle výsledků dokumentace „Zhodnocení potenciálu území a modelových stavů silniční sítě Jihomoravského kraje“ zpracované v r. 2014 jako podklad pro ZÚR JMK, podíl dopravy tranzitní ve směru sever – jih tvoří pouze cca 18 % z celkového objemu dopravy směřující do jádrového území rozvojové oblasti Brna.

Na základě výše uvedených poznatků zpracovatel ZÚR JMK komentuje dopravní účinnost a efektivitu jednotlivých variant (ve stopě Bystrcké a ve stopě Boskovickou brázdou). Tranzitní doprava ve směru sever – jih není svým objemem ve srovnání s převažující zdrojovou a cílovou dopravou natolik významná a silná, aby výstavba zcela nové kapacitní silnice v odsunutě stopě Boskovickou brázdou pro jádrové území Brna představovala jednoznačné koncepční řešení, které zásadním způsobem vyřeší odvedení automobilové dopravy mimo jádrové území rozvojové oblasti OB3 Brno. Prioritně je potřebné zabývat se infrastrukturou účinnou pro dopravu zdrojovou a cílovou včetně navazující sítě pro její rozvedení k cíli nebo naopak od zdroje cest na kapacitní silnici.

Není pochyb o tom, že z hlediska dopravy a dopravní účinnosti je poloha dálnice D43 ve stopě Bystrcké, maximálně účinná pro rozvedení převažujícího objemu zdrojové a cílové dopravy, vázané na jádrové území rozvojové oblasti OB3 Brno. Problém spočívá v omezené územní průchodnosti kapacitní silnice ve variantě Bystrcké (která však je v Brně již částečně zrealizovaná a využívána) a potřebném zajištění kvalitní obslužnosti dotčeného a širšího území včetně návazností na zdroje a cíle dopravy.

To je mimo jiné jeden z mnoha důvodů, proč ZÚR JMK ukládají požadavek na zpracování „Územní studie nadřazené dálniční a silniční sítě v jádrovém území OB3 Metropolitní rozvojové oblasti Brno“ (viz kap. I. textové části ZÚR JMK – Rámcový obsah územní studie).

Jak je uvedeno ve vyhodnocení námitky č. 3, územní rozvoj metropolitní rozvojové oblasti Brno je nutno za účelem prověření reálného průchodu nadregionální a regionální silniční infrastruktury ve složitém okolí města Brna prověřit „Územní studií nadřazené dálniční a silniční sítě ve vztahu k jádrovému území OB3 metropolitní rozvojové oblasti Brno“. Cílem územní studie je prověřit v územním detailu potřebnost a realizovatelnost vybraných variantních záměrů navrhované koncepce silniční dopravy, které jsou v ZÚR JMK vymezeny jako územní rezervy. To se týká variant dálnice D43 v úseku D1 – Kuřim s návazností na varianty D43 v úseku Kuřim – Lysice. Cílem územní studie je dále prověření potřebnosti jihozápadní tangenty, případně výběru vhodnější varianty. Pro konečné rozhodování ve všech vzájemných souvislostech a potřebnostech je nezbytná podrobná a detailní znalost území a údajů o něm a zpracování nad jednotným a aktuálním podkladem s detailním prověřením a řešením v podrobnosti větší, než umožňují ZÚR JMK.

Součástí územní studie „Územní studie nadřazené dálniční a silniční sítě ve vztahu k jádrovému území OB3 metropolitní rozvojové oblasti Brno“ bude hluková a rozptylová studie. V textové části návrhu ZÚR JMK v kapitole I. „Vymezení ploch a koridorů, ve kterých se ukládá prověření změn jejich využití územní studií“ je uvedeno, že pořizování územní studie bude zahájeno bezodkladně po vydání ZÚR JMK. Po vložení dat o územní studii do evidence územně plánovací činnosti bude bezodkladně pořízena aktualizace ZÚR JMK stanoven termín pro zpracování územní studie.

Zpracování územní studie je nezbytné pro zodpovědné a dostatečně podložené rozhodování o dalším rozvoji

složitého území. Prostřednictvím územní studie bude v měřítku podrobnějším než v ZÚR ověřen a zpřesněn průchod záměrů republikového a nadmístního významu (včetně jihozápadní a jižní tangenty jako jejich neoddelitelných součástí) zastavěným územím města Brna a okolí, kde se střetává mnoho veřejných i soukromých zájmů na využití území a záměrů na provedení změn v území.

Námítka č. 5, proti vymezení koridorů pro nové záměry zkapacitnění dálnice D2 (DS12) a vedení dálnice D52 v úseku Rajhrad-Chrlice (DS14), **se zamítá.**

Odůvodnění:

Otázka, že návrh ZÚR JMK nevymezuje komplexní systém silniční dopravy a že podstatná část systému silniční sítě v okolí města Brna zůstává vymezena formou územních rezerv, je dostatečně zodpovězena ve vypořádání předchozích námitek.

Na dálnici D52 klade Nařízení Evropského parlamentu a Rady EU č. 1315/2013 ze dne 11.12. 2013 o hlavních směrech Unie pro rozvoj transevropských dopravních sítí jeden ze svých koridorů sítě TEN-T (Trans-European Transport Networks tedy celoevropské dopravní sítě). Pojem „celoevropská“ neznamená sjíždění aut z celé Evropy, ale znamená, že trasa má význam pro Evropu. Úsek D52 (dříve R52) je zařazen do tzv. Core Network, tedy jádrové sítě, z čehož vyplývá nutnost jejího dobudování do roku 2030.

Nařízení ukládá v čl. 4 odst. b odrážce i) *odstranění míst s nedostatečnou propustností a doplnění chybějících spojení v dopravních infrastrukturách i ve spojovacích bodech mezi nimi v rámci členských států a mezi nimi.* Typickým případem je právě dostavba dálnice D52. Úsekem státní hranice – Mikulov – Pohořelice doplňuje jednak chybějící spojení sousedních států dálničního typu a jednak odstraňuje místa s nedostatečnou kapacitou. Obdobně i Jižní tangenta před Brnem odstraňuje nedostatečně kapacitní úsek trasy od konce D52 v Rajhradě po napojení na D1 v Horních Heršpicích. Nedostatek kapacity není dán jen šířkovým uspořádáním komunikace, ale i úrovnovými křižovatkami v krátkých vzdálenostech, pohybem pěších a cyklistů, nedostatkem úseků pro předjíždění apod.

Nařízení samozřejmě neobsahuje přesné trasování komunikace, ale respektuje státní koncepcí. V případě České republiky to je PÚR, která byla schválena vládou ČR v roce 2009 a aktualizována v roce 2015.

Navržením záměru D52/JT – krátký úsek dálnice spojující stávající trasu D52 od jejího konce v křižovatce Rajhrad s dálnicí D2 jižně od stávající, kapacitně nevyhovující, křižovatky Chrlice u Olympie, bude dokončováno dálniční spojení Brno – Vídeň a homogenizována (po dostavbě úseku D1 Hulín – Lipník) dálniční infrastruktura tahu TEN-T přes ČR v rámci Baltsko – jadranského koridoru.

Dálnice D2 sice okrajově prochází městskými částmi Tuřany a Jih, ale nelze jí přiřadit pojem „nový dálniční koridor“ jižní tangenty. Skutečně nový koridor zasahuje v Brně pouze území Chrlic – a pro přesnost je třeba dodat, že západně od D2, tudíž v neobydlené části území. Nový koridor sice o něco přiblíží dopravu k Popovicím, ale zároveň dojde ke zkvalitnění napojení obce na silniční síť. Naopak odvede část dopravy ze silnice I/52 (Vídeňská) a II/152, které prochází krajem obytné části Modřic a Brna Jihu. Dálnice D2 v úseku Brno – Chrlice je kapacitně nedostatečná a její rozšíření je vyvoláno zvyšujícími se intenzitami. Napojení Jižní tangenty rozšíření nevyvolává, pouze jej využívá.

Aby byla síť TEN-T přehlednější, Nařízení č. 1315/2013 seřazuje trasy pod jednotlivé koridory hlavní evropské sítě. Jedním z nich je Baltsko – jadranský, jehož trasy jsou Gdynia – Gdaňsk – Warszawa – Katowice – Ostrava – Brno – Wien – Graz – Villach – Bologna – Ravenna a Szczecin – Ostrava, Katowice – Žilina – Bratislava – Wien, Graz – Koper – Trieste, Udine – Trieste.

Jedná se o koridory multimodální, tedy koridory, kterými jsou vedeny komunikace více dopravních módů. V případě Baltsko – jadranského jde o tahy dálniční a železniční. Samotná existence Baltsko – jadranského koridoru je však starší. Memorandum k němu bylo podepsáno v roce 2006 zástupci ministerstev ČR, Polska, Slovenska, Rakouska a Itálie.

Již tedy deset let silniční část koridoru vede po I/52, R52/D52 a D47/D1 a sice konkrétně na Brněnsku zastavěnou ulicí Vídeňskou. Začlenění komunikace do koridoru je z hlediska provozu nebo funkce formální. Hlavní význam spočívá v průkazu, že se jedná o komunikaci na preferované síti a tudíž by měla být i preferována z hlediska podpory ze strany EU. Ustavení koridoru v roce 2006 také žádné skokové navýšení dopravy nepřineslo.

Problematikou v souvislosti s obavou, že by realizace komunikace vedla k zavlékání dopravy do oblasti Brna a obcí jižní části Brněnské aglomerace se již zabýval Nejvyšší správní soud v rozsudku č. 1 Ao 7/2011-526 ze dne

21. června 2012 v článku [372] cit.: „Námítku navrhovatelů týkající se závěru odůvodnění ZÚR na s. 54, kde má být zcela ignorována skutečnost, že v důsledku výstavby rychlostní silnice R52 by došlo k zásadnímu nárůstu objemu zejména nákladní kamionové dopravy v přímo dotčeném území a v územích navazujících, považuje zdejší soud za nedůvodnou. Zdejší soud předem uvádí, že samotná existence rychlostní silnice kamionovou dopravu negeneruje. Naopak bez existence kapacitního propojení hlavních dopravních os se tranzitní kamionová doprava vyskytuje na komunikacích, na kterých by se objevovat neměla, především na komunikacích II. a III. tříd vedoucích skrze obce. Tento druh dopravy pak nepřiměřeně zatěžuje nedostatečnou dopravní infrastrukturu, a to s dopadem jak na technický stav komunikací, tak na okolní životní prostředí i na veřejné zdraví. Navrhovatelé namítaný výsledný stav, že bude tato doprava pokračovat ve směrech hlavních dopravních tras dálničního typu na území České republiky, je naopak žádoucí. Soud se dále ztotožňuje s vyjádřením odpůrce, že chybějící úsek R52 mezi Pohořelicemi u Brna a Mikulovem snižuje atraktivitu trasy natolik, aby úbytek dopravy v aglomeraci byl bez dobudování R52 zásadní.“ Námítka je tedy v části o nepřijatelném zavlékání tranzitní dopravy na území města neopodstatněná.

Pokud se týká otázky zavlékání dopravy do oblastí s překročenými hygienickými limity znečištění ovzduší, vyhodnocení dokumentace SEA konstatuje překračování imisních limitů v oblasti jihu Brna. Uvedené skutečnosti jsou v dokumentaci SEA zohledněny, viz obrázky 3.7 – 3.11. v kap. A.3.1. *Ovzduší* textové části dokumentace SEA. Podle těchto dat existovalo v centrální oblasti Jihomoravského kraje větší území s překračováním limitů. Překračování limitů se týká suspendovaných částic PM10 a benzo(a)pyrenu. Z těchto údajů projektant při hodnocení vycházel.

Současně je však nutno uvést, že v následujícím období došlo dle ČHMÚ v předmětném území k významnému zlepšení kvality ovzduší. Dle hodnot naměřených na měřicí stanici Brno – Tuřany (která má reprezentativnost až 50 km) lze vyhodnotit v uplynulých letech imisní zatížení lokality sledovanými škodlivinami jako mírně znečištěné. Imisní limity pro posuzované škodliviny zde nejsou překračovány poslední 4 roky. Imisní limit pro průměrné denní koncentrace PM10 je zde překračován několikanásobně, ale stanovený maximální počet překročení imisního limitu za rok (tj. 35x ročně) překročen poslední 4 roky nebyl. Průměrné roční koncentrace sledovaných škodlivin imisní limity splňují. Dokumentace SEA uvádí a hodnotí méně příznivý, než by odpovídalo aktuální situaci, která se zjevně s postupem času zlepšuje. Z tohoto méně příznivého stavu vycházel projektant při hodnocení. Nelze tedy v žádném případě říci, že dokumentace SEA bagatelizuje překračování imisních limitů.

Dokumentace Vyhodnocení vlivů ZÚR JMK na životní prostředí (dokumentace SEA) obsahuje hodnocení koncepce ZÚR JMK jako celku, a to v kapitole 6.9. „Souhrnné vyhodnocení vlivů ploch a koridorů na sledované složky životního prostředí“. Pro celou koncepci jsou navržena opatření pro předcházení, snížení nebo kompenzaci všech zjištěných nebo předpokládaných závažných záporných vlivů na životní prostředí v kapitole 8 dokumentace SEA.

Dle výše uvedeného je zřejmé, že posouzení SEA obsahuje údaje o stavu území odpovídající době zpracování vyhodnocení ZÚR JMK.

V souvislosti s povinností respektovat známý stav zátěže v území se stanoviskem SEA zabýval Nejvyššího správního soudu v rozsudku č. 1 Ao 7/2011-526 ze dne 21. června 2012 (rozsudek k ZÚR JMK). V rozsudku mimo jiné NSS uvedl v článku [551]. cit.: „Způsob vypořádání připomínek MŽP uplatněných v jeho stanovisku ze dne 26. 7. 2010 dále navrhovatelé napadají s tím, že MŽP porušilo svoji povinnost respektovat známý stav zátěže v území. Navrhovatelé tak oklikou směřují k témuž, co v jiné části návrhu namítali ve vztahu k otázce (ne)respektování požadavku únosného zatížení a udržitelného rozvoje území. Lze připomenout, že při vypořádávání těchto námitek Nejvyšší správní soud zdůraznil, že posuzování imisních limitů znečištění ovzduší a nejvyšších přípustných hodnot hluku má své místo především v územním řízení v rámci realizace konkrétního záměru. Na úrovni zásad územního rozvoje 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. Vymezení koridorů a ploch nadmístního významu v zásadách územního rozvoje se tedy z povahy věci nemůže dostat do rozporu s imisními limity znečištění ovzduší či nejvyššími přípustnými hodnotami hluku ...“

Námítce č. 6, proti vymezení regionálního biocentra (RBC 210) ÚSES Černovický hájek, požadavkům na uspořádání a využití území v kap. D.3 (264) výroku a požadavkům na řešení v územně plánovací dokumentaci obcí v kap. H.4 (437) výroku pro vymezení ploch a koridorů silnice I/42 – Velký městský okruh (VMO) a silnice I/41 – Bratislavská radiála, **se vyhovuje.**

Odůvodnění:

K části námítky *proti vymezení regionálního biocentra (RBC 210) ÚSES Černovický hájek požadavkům na*

uspořádání a využití území v kap. D.3 (264) výroku pořizovatel ZÚR JMK uvádí následující:

Vymezením skladebných prvků nadregionální a regionální úrovně územního systému ekologické stability (ÚSES) pro území Jihomoravského kraje ve vydaných ZÚR JMK dojde k naplnění § 4 odst. 1 zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, ve znění pozdějších předpisů (dále také „zákon o ochraně přírody a krajiny“), citace: „Vymezení systému ekologické stability, zajišťujícího uchování a reprodukci přírodního bohatství, příznivé působení na okolní méně stabilní části krajiny vytvoření základů pro mnohostranné využívání krajiny stanoví a provádějí orgány územního plánování a ochrany přírody ve spolupráci s orgány vodohospodářskými, ochrany zemědělského půdního fondu a státní správy lesního hospodářství. Ochrana ÚSES je povinností všech vlastníků a uživatelů pozemků tvořících jeho základ, jeho vytváření je veřejným zájmem, na kterém se podílejí vlastníci pozemků, obce i stát.“

Plochy a koridory pro záměry ÚSES nadmístního významu, kterými jsou v případě ÚSES biocentra a biokoridory nadregionální (NR) a regionální (R) úrovně, byly v ZÚR JMK vymezeny s využitím odborných podkladů resortu životního prostředí, zejména podkladů orgánů ochrany přírody JMK „Koncepční vymezení R a NR ÚSES pro území Jihomoravského kraje z roku 2012. Projektantem ZÚR JMK byla prověřována i řešení ÚSES obsažená v územních plánech (ÚP) a dalších dokumentacích, které se na upřesňování ÚSES v území podílejí. Důvodem bylo zejména to, že k postupnému upřesňování skladebných částí v územních plánech dochází průběžně od roku 1992. Při prověřování věcné správnosti vymezení ÚSES byla z odborného hlediska zohledněna kritéria obsažená v metodických materiálech vymezování ÚSES od r. 1992, zejm. v “Metodické pomůcce pro vyjasnění kompetencí v problematice ÚSES” (Věstník MŽP 08/2012). V ZÚR JMK bylo tedy při vymezování ÚSES zohledněno pět metodicky neopomenutelných kritérií. Jedná se o kritérium rozmanitosti potenciálních ekosystémů (princip zaručující reprezentaci příslušných biogeografických jednotek), kritérium nezbytných prostorových parametrů (princip naplnění minimálních požadavků na funkčnost, tzv. limitujících parametrů), kritérium prostorových vztahů (parametry sítě ÚSES), kritérium aktuálního stavu krajiny (princip zahrnutí existujících reprezentativních krajinných struktur do ÚSES) a kritérium společenských limitů a záměrů (princip optimalizace vymezení omezující kolize s dalšími společenskými zájmy nebo záměry využití krajiny). Způsob, jakým byla při prověření řešení ÚSES metodická kritéria uplatněna je podrobně popsán v textové části (k bodům 262 – 264) kapitoly G.4.3. Odůvodnění ZÚR JMK, str. 201 a následující.

K vymezování ploch a koridorů pro ÚSES nadregionální a regionální úrovně v návrhu ZÚR JMK je potřeba objasnit následující: Návrh ZÚR JMK vymezuje plochy a koridory větší než jsou vlastní biocentra a biokoridory ÚSES (tj. skladebné části ÚSES). Důvodem je umožnění upřesnění prvků ÚSES v územních plánech s využitím znalostí místních podmínek a dále potřeba jisté míry technické generalizace pro grafické měřítko ZÚR JMK (1 : 100 000). Plochy pro biocentra a koridory pro biokoridory tedy nevymezují vlastní biocentrum/biokoridor, jak se domnívá město Brno, ale plochu/koridor, ve které je nutno biocentrum/biokoridor v územním plánu upřesnit. Dalším důvodem je, aby při upřesňování bylo zajištěno dodržení metodických principů vymezování ÚSES a to z hlediska systémového vymezení, nezbytných prostorových parametrů a principu reprezentativnosti skladebné části ÚSES. Výše uvedené je důvodem, proč plochu/koridor vymezené návrhem ZÚR JMK nelze ztotožňovat s vymezením vlastního biocentra/biokoridoru.

V případě regionálního biocentra RBC 210 Černovický hájek byla (na základě projednání ZÚR JMK podle § 37 stavebního zákona) upravena plocha pro regionální biocentrum RBC 210 vymezená na území města Brna. Důvodem úpravy hranice plochy pro biocentrum byl požadavek města Brna na zohlednění řešení jím pořízené územní studie koordinující využití území v okolí lokality RBC 210. Hranice plochy pro biocentrum vymezené nyní v návrhu ZÚR JMK respektuje maximální rozsah biocentra prověřovaného studií. Změna byla akceptována vzhledem k tomu, že je v souladu s kritérii vymezování ÚSES (viz str. 206 Odůvodnění ZÚR JMK). Upravené vymezení plochy v ZÚR JMK tedy umožňuje vymezit předmětné regionální biocentrum v územním plánu podle potřeb města Brna.

Z výše uvedeného vyplývá, že plocha pro RBC 210 Černovický hájek je v návrhu ZÚR JMK upravena do takového rozsahu, aby zahrnula i ta území, která byla prověřena územní studií „Prověření širších vztahů pro vymezení náhradní plochy regionálního biocentra ÚSES Černovický hájek (RBC 210)“ jako disponibilní pro RBC 210. Nynější vymezení plochy pro RBC 210 Černovický hájek v ZÚR JMK předmětné upřesnění včetně koordinace s koridory pro VMO a Bratislavskou radiálu v územním plánu města Brna umožňuje. Grafickou část ZÚR JMK není nutné měnit.

K odůvodnění námítky uvádějící, že bod (264) textové části návrhu ZÚR JMK, konkrétně znění úkolu pro územní plánování pod písm. d) „prakticky znemožňuje vymezit plochy a koridory pro silnici I/42 – Velký městský okruh (VMO) a silnici I/41 – Bratislavská radiála, neboť toto vymezení důležité dopravní stavby pro město Brno

v ÚPmB by se dostalo do kolize s graficky vymezenou částí RBC 210 v ZÚR JMK“ pořizovatel ZÚR JMK uvádí následující:

S ohledem na to, že koncepce ÚSES mnoho případů dělených biocenter nemá, byl úkol pod písm. d) v bodě (264) ZÚR JMK směřován k zajištění funkčnosti biokoridorů ÚSES. Pořizovatel rozumí obavě města Brna, že ze znění předmětného úkolu jednoznačně nevyplývá, jak postupovat v případech navrhovaných staveb liniového charakteru dopravní nebo technické infrastruktury u biocenter ÚSES. Z tohoto důvodu bude úkol pod písm. d) v bodě (245) ZÚR JMK upraven takto:

Na konci úkolu pod písm. d) v bodě (264) textové části návrhu ZÚR JMK bude doplněna věta „Křížení biocentra s návrhovou stavbou liniového charakteru je podmíněně přípustné pouze v těch případech, kdy bude zachována vzájemná přirozená návaznost jeho částí a nebude narušena jeho funkčnost nebo minimální výměra.“

Námítka č. 7, proti stanovení územní rezervy koridoru železniční trati č. 260 (záměr RD Z07) v úseku mezi stávajícími železničními stanicemi Brno-hlavní nádraží a Brno-Židenice, **se zamítá**.

Odůvodnění:

Celostátní železniční trať č. 260 Brno – Česká Třebová je dvojkolejná elektrizovaná trať, která je součástí I. tranzitního železničního koridoru, nejvyšší traťová rychlost je 140 km/h s propady rychlosti až na 70 km/h vlivem nepříznivých směrových poměrů. Politika územního rozvoje ukládá úkol pro ministerstva a jiné ústřední orgány v kap. 7.3., bodě (179) připravit podklady pro územní změny nutné k realizaci rozvojového záměru železničního spojení v úseku Česká Třebová – Brno. (Zodpovídá: MD ve spolupráci s kraji Pardubickým a Jihomoravským). Současně v bodě (190) politika územního rozvoje ukládá úkol pro územní plánování; prověřit územní podmínky pro umístění rozvojového záměru pro železniční spojení Česká Třebová – Brno (po splnění č. 179) a podle výsledků prověření zajistit ochranu území pro tento rozvojový záměr vymezením územní rezervy, případně vymezením koridoru.

O způsobu přestavby nebude možné rozhodnout do doby vypracování všech studií proveditelnosti na všechna rychlá spojení a tím završení koncepce rychlých spojení v ČR s promítnutím důsledků do stávající konvenční sítě tranzitních železničních koridorů. Železniční trať, která byla v politice územního rozvoje 2008 součástí koridoru konvenční železniční dopravy ŽD7, byla z Politiky územního rozvoje ve znění Aktualizace č. 1 vypuštěna. Koridor RDZ07 je v této souvislosti v ZÚR JMK vymezen jako koridor nadmístního významu.

Smyslem územní rezervy dle § 36 odst. 1 stavebního zákona je chránit vymezené území tak, aby dosavadní využití nebylo měněno způsobem, který by znemožnil nebo podstatně ztížil prověřované budoucí využití. Územní rezerva jako taková fakticky tudíž realizaci záměru neumožňuje, nýbrž chrání předmětné území na základě principu předběžné opatrnosti do doby, než bude možné na základě prověření o záměru rozhodnout.

S ohledem na fakt, že se jedná o koridor nadmístního významu, který byl projednán a dohodnut s Ministerstvem dopravy v parametrech uvedených v návrhu ZÚR JMK, kdy trasa celostátní železniční tratě č. 260 Brno – Česká Třebová zahrnuje i úsek Brno Židenice – Brno hlavní nádraží, nelze požadavku vyhovět.

Závěrem považuje pořizovatel ZÚR JMK za potřebné zdůraznit, že ačkoli se podle § 36 odst. 1 stavebního zákona územní rezervy z hlediska vlivů na životní prostředí neposuzují, problematika, které musí být při prověřování možností budoucího využití pro daný účel a při upřesnění vymezení předmětné plochy věnována zvýšená pozornost, je popsána ve Vyhodnocení vlivů ZÚR JMK na udržitelný rozvoj území v příloze č. 3 „Informativní údaje k územním rezervám“. Účelem informativního přehledu je upozornit na skutečnosti, kterým je nutné se při budoucím prověřování věnovat, tj. neměly by být opomenuty.

Námítka č. 8, proti formulaci v kapitole H.4 výroku Požadavky na řešení územně plánovací dokumentací obcí pro řešení záměru – textu popisu jednotlivých záměrů pro řešení v ÚPD obcí – nejednotnost významnosti záměrů, **se zamítá**

Odůvodnění:

ZÚR JMK 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 nadmístního významu 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 návrhu ZÚR JMK mohou být dle výše uvedené citace stanoveny pouze požadavky nadmístního významu a to v souladu s odst. 3, § 36 stavebního zákona: „*Zásady územního rozvoje v nadmístních souvislostech území kraje zpřesňují a rozvíjejí*

cíle a úkoly územního plánování v souladu s politikou územního rozvoje, určují strategii pro jejich naplňování a koordinují územně plánovací činnost obcí. Zásady územního rozvoje ani vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území nesmí obsahovat podrobnosti náležející svým obsahem územního plánu, regulačnímu plánu nebo navazujícím územním 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. Vybrané záměry, pro které jsou v ZÚR JMK stanoveny požadavky na územní vymezení a koordinaci v územně plánovací dokumentaci příslušné obce, představují součást návrhu veřejné infrastruktury nadmístního významu, jejichž následné vymezení v nižším stupni dokumentace je pro naplnění navrhované koncepce ZÚR JMK závazné.

Vybrané záměry s požadavkem na územní vymezení a koordinaci v nižším stupni územně plánovací dokumentace (ŽUB, Velký městský okruh a SJKD) jsou podrobně komentovány z hlediska vlastní problematiky daného záměru v kap. G.8.4. *Požadavky na řešení v územně plánovací dokumentaci obcí* na straně 346 a následující textové části II. Odůvodnění ZÚR JMK. S ohledem na výše uvedené pořizovatel vypouští v kap. G.8.4. u položky Terminál IDS Brno, Starý Lískovec text o „nadmístním významu“, jelikož se jeví nadbytečným.

Námítka č. 9, proti návrhu protipovodňových opatření bez vymezení poldru Rájec Jestřebí, který může pozitivně ovlivnit povodňovou situaci v povodí řeky Svitavy, a tím i ve městě Brně, **se zamítá**.

Odůvodnění:

Poldr Rájec není aktuálním záměrem na řešení protipovodňové ochrany Povodí Moravy, s.p. Podle Strategie ochrany před povodněmi v ČR je povinností jednotlivých ohrožených subjektů chránit se před povodněmi tzn., že poldr Rájec nebo jiné kompenzační opatření by měl do koncepčních dokumentů územního plánování zařadit a dále připravovat k realizaci ten, kdo jím má být chráněn.

V současné době je poldr Rájec jako jedno z celé řady možných protipovodňových opatření uveden jen rámcově, bez podrobnějších údajů ve Studii protipovodňové ochrany na území Jihomoravského kraje (Aquatris 2007). V Generelu protipovodňových opatření města Brna není poldr Rájec zmiňován.

Povodí Moravy, s. p., zpracovalo v letech 2002 a 2003 a aktualizovalo v roce 2009 hydrotechnické výpočty účinku poldru Rájec – Jestřebí. Z výsledků posouzení vyplývá následující: Poldr by transformoval povodeň až nad úroveň 20 leté povodně ve Svitavě. Pak by měl transformační účinek řádově ze stoleté povodně pod Rájcem Jestřebí na cca 50 letou až k soutoku se Svatkou. Toto by však platilo za předpokladu, že povodňová vlna přijde z povodí Svitavy nad poldrem Rájec – Jestřebí. Mezi Rájcem – Jestřebí a Brnem je však poměrně velké mezipovodí, (Býkovka, Punkva, Křtinský potok a další), které může výrazným způsobem ovlivnit povodeň na Svitavě pod Rájcem – Jestřebí. Pro návrh PPO níže ležících obcí je tedy nutno počítat i s povodní z mezipovodí. V Brně na Svitavě je rozdíl v hladinách mezi Q100 a Q50 cca 20 cm, tedy při ideálním stavu využití poldru Rájec – Jestřebí by mohly být protipovodňové hráze mírně nižší. Povodí Moravy, s. p., nedoporučuje návrh PPO Brno Svitava pouze na 50-ti letou povodeň s tím, že zbytek bude transformován poldrem Rájec-Jestřebí. Efekt poldru Rájec by se spíše projevil ve městě Blansko, kde je protipovodňová ochrana nižší, řádově na 20 leté povodni. Vzhledem k tomu, že náklady na výstavbu poldru Rájec-Jestřebí převyšují vliv na snížení nákladů na výstavbu lokální PPO Brno a Blansko, bylo v roce 2005 upuštěno od dalších stupňů přípravy tohoto poldru.

Možným řešením by bylo řešení prostoru navrhovaného poldru přírodě blízkým protipovodňovým opatřením s návrhem vypouštěcího manipulovatelného objektu a zařazením tohoto území jako území určené k rozlivům. Je tedy na jednání mezi chráněnými subjekty (Brnem) a Rájcem – Jestřebí, jakým směrem se dále ubírat.

S názorem města Brna, že „Protipovodňová ochrana je systémová záležitost celého povodí a nelze ji řešit pouze na úrovni územních plánů jednotlivých obcí. Aby byl návrhový systém účinný, je nezbytné, aby byly konkrétně a závazně stanoveny požadavky na jednotlivé obce v ZÚR JMK.“ pořizovatel ZÚR JMK souhlasí, považuje však za důvodné objasnit následující:

Dokumenty řešící koncepci protipovodňové ochrany jsou dokumenty resortu vodohospodářského, tj. dokumenty mimo působnost územního plánování. Odbornými koncepcemi jsou zejména „Strategie ochrany před povodněmi“ v gesci Ministerstva zemědělství (MZE) a Ministerstva životního prostředí (MŽP), Programy prevence před povodněmi, Integrovaný záchranný systém a v neposlední řadě Plány oblastí povodí Moravy a Dyje a stanovená záplavová území na vodních tocích. Relevantní odborné dokumenty jsou pro ZÚR odbornými vodohospodářskými podklady, které navazují na předešlé podklady a zahrnují v sobě aktualizované, v současné době platné výstupy dlouhodobých odborných zkoumání a prověřování protipovodňových opatření z hlediska vodohospodářských zájmů. Revizi odborných podkladů však orgánům územního plánování stavební zákon neumožňuje. Pořizovateli ZÚR JMK nezbývá než konstatovat, že požadavky směřující vůči jiným řešením protipovodňových opatření se tudíž nemohou z logiky věci vztahovat k zásadám územního rozvoje jako takovým, nýbrž k dokumentům v působnosti předmětných vodohospodářských orgánů, zejm. Ministerstva zemědělství, Ministerstva životního prostředí a Povodí Moravy, s. p. Závěrem považuje pořizovatel ZÚR JMK za důvodné zdůraznit, že kromě priority uvedené v bodě (18) ZÚR JMK územně vymezují plochy nadmístního významu pro umístění přírodně blízkých protipovodňových opatření (POP01-POP11) a pro umístění technických protipovodňových opatření (POT01-POT06, POT08 a POT09), které respektují požadavky Povodí Moravy, s. p. a dalších (zejména výše uvedených) oborových dokumentů, tj. protipovodňová opatření relevantní podrobnosti a měřítku (1: 100 000) ZÚR.

Námítka č. 10, proti návrhu protipovodňových opatření na hlavních brněnských tocích Svatka, Svitava a Leskava, který neobsahuje poldry navržené v Generelu odvodnění města Brna, tj. poldr na Leskavě jižně od Bosonoh a poldr u Chrlic, **se zamítá**.

Odůvodnění:

Statutární město Brno požaduje do návrhu protipovodňových opatření (POP10) doplnit poldry na Leskavě jižně od Bosonoh a poldr u Chrlic navržené v Generelu odvodnění města Brna.

Tomuto požadavku pořizovatel ZÚR JMK nevyhovuje, neboť tyto poldry nejsou obsaženy v podkladech uplatněných do návrhu ZÚR JMK Povodím Moravy, s.p. a pořizovatel ZÚR JMK je nepovažuje za záměry nadmístního významu.

K odborným podkladům a názoru města Brna, že „Vzhledem k tomu, že povodí funguje jako celek a nedá se rozdělit na jednotlivé nesouvisející části...“ pořizovatel ZÚR JMK odkazuje na vyhodnocení námítky č. 9.

Námítka č. 11, z důvodu právní nejistoty ohledně dalšího postupu u územních rezerv požaduje statutární město Brno doplnění textové části ZÚR JMK v reakci na vznikající otázky, **se zamítá**.

Odůvodnění:

Námítka nesměruje k věcnému řešení Návrhu ZÚR JMK, ale domáhá se výkladu stavebního zákona. Požadavek na doplnění textové části ZÚR JMK o teoretické řešení otázky „zda je možné, aby město Brno následně samo ze své pozice záměr týkající se jeho území prověřilo a inkorporovalo jej do územního plánu již ve formě konečného koridoru“, je v rozporu účelem institutu ZÚR ve smyslu stavebního zákona. Město Brno se domáhá, aby JMK uvedl do textové části ZÚR JMK instrukce k pořizování jeho územního plánu. Kraje však nedisponují kompetencí k takovému výkladu stavebního zákona, který by v jejich správních obvodech byl závazný pro obce při pořizování územních plánů. Kraje mají kompetenci k vydání ZÚR ve formě opatření obecné povahy podle správního řádu (OOP), přičemž závaznou částí OOP je vždy část výroková, nikoliv část textová. I kdyby tedy JMK předmětné námítce vyhověl, město Brno by se svojí právní nejistotou nezbavilo.

Pořadí	N 07	Datum	15.06.2016	KEVIS kód		Č. j.	JMK 93863/2016
Obec (identifikační údaje)		název obce:		město Šlapanice			
		osoba oprávněná jednat jménem obce:		Mgr. Michaela Trněná, starostka			
Adresa / sídlo		Masarykovo náměstí 100/7, 664 51 Šlapanice					
Téma		Doprava železniční, doprava letecká, doprava silniční, územní studie					
Téma – jiné							

Námítky

Připomínky města Šlapanice k návrhu ZÚR JMK zveřejněnému dne 25. 04. 2016

Územní vymezení: k. ú. Šlapanice, Bedřichovice, Brno, Kobylnice a další související území JMK dotčené připomínkovánými záměry

1. 1. DZ01 – Trať č. 300 a 340 Brno – Vyškov – hranice kraje (Modernizace trati Brno – Přerov)

Město Šlapanice požaduje v navrženém železničním koridoru celostátní železniční trati DZ01 (a na něj navazujících územních rezervách RDZ04-A a RDZ04-B) respektovat trasu železniční trati vymezenou v připravovaném návrhu ÚP Šlapanice. Jiná stopa trasy, zejména vedená blíže k rezidenčnímu území Šlapanic, je pro město Šlapanice absolutně nepřijatelná. Město Šlapanice s navrženou trasou železnice, která je de facto převzatá z platného ÚPSÚ Šlapanice, dlouhodobě počítá a podřizuje jí své územně plánovací záměry. Vychází přitom ze skutečnosti, že stopa trasy byla v rámci přípravy návrhu ÚP projektantem dostatečně prověřena, koordinována se zpracovateli nadřazených dopravních záměrů (jako dříve uvažovaná VRT) a nebyla nikdy při projednávání návrhu ÚP Šlapanice zpochybněna příslušnými dotčenými orgány.

2. DL01 – Veřejné mezinárodní letiště Brno Tuřany, modernizace

Město Šlapanice upozorňuje na to, že v souvislosti s dalšími záměry nadmístního významu, které jsou umístěny nebo plánovány na jeho území (DI, RDZ01) je další rozšiřování ploch letiště v budoucnosti směrem k rezidenčnímu území Šlapanic pro město a jeho obyvatele již neakceptovatelné. Současně město Šlapanice upozorňuje na závěry Vyhodnocení vlivů ZÚR JMK na udržitelný rozvoj území. Dlouhodobý vliv záměru DL01 je hodnocen jako negativní, spolu s dalším záměrem veřejného logistického centra DG01 umístěným v těsné blízkosti letiště Tuřany a Šlapanic. Město Šlapanice proto požaduje stanovení úkolu „podrobné územní studie dopravní infrastruktury v oblasti Tuřany – Šlapanic včetně detailní specifikace umístění jednotlivých staveb, včetně letecké dopravy“ viz připomínka č. 3.

3. Požadavek na stanovení podrobné územní studie dopravní infrastruktury v oblasti Tuřany – Šlapanice do úkolů ZÚR JMK

V souvislosti se všemi plánovanými záměry město Šlapanice upozorňuje, že Vyhodnocení vlivů ZÚR JMK na udržitelný rozvoj území identifikovalo oblast Tuřany – Šlapanice jako oblast problematickou pro zdraví obyvatel vzhledem k významné kumulaci dopravních záměrů a doporučuje řešit toto území v podrobné územní studii s detailní specifikací podmínek umístění jednotlivých staveb. **Město Šlapanice proto požaduje zařadit povinnost zpracování podrobné územní studie s detailní specifikací podmínek umístění jednotlivých staveb dopravní infrastruktury, vč. letecké dopravy do úkolů ZÚR JMK.**

4. RDS32 – JVT Tuřany – Kobylnice, nově „Tuřany – Kobylnice, prodloužení 11/152 Město Šlapanice požaduje, aby byla z návrhu ZÚR JMK vypuštěna plocha územní rezervy RDS32 – JVT Tuřany – Kobylnice a zůstal ponechán pouze záměr DS24 – Jihovýchodní tangenta (JVT) Chrlice (D2) – MÚK Tuřany (veřejně prospěšná stavba).

JVT byla v původních návrzích ZÚR JMK zamýšlena jako komunikace umožňující dopravní obslužnost rozsáhlých průmyslových ploch Šlapanic, Tuřan a dalších. Aktuálně město Šlapanice zpracovává nový územní plán, ve kterém od těchto rozvojových ploch pro výrobu upustilo s ohledem na dlouhodobě nesouhlasná stanoviska MŽP (od roku 2001) kvůli mimořádně bonitním půdám. Kvalitu půd potvrdil opakovaně i pedologický průzkum zpracovaný městem Šlapanice v roce 2013. Argumentace rozvojovými plochami pro průmyslové a výrobní plochy v ZÚR stále přetrvává, proto na tento nesoulad město Šlapanice upozorňuje, stejně jako na zásadní změnu v případě Šlapanic, a požaduje, aby od záměru na JVT/RDS32 bylo upuštěno, protože je po aktualizaci souvisejících záměrů bezpředmětný. Nelze se opírat ani o Generel krajských silnic JMK (rok zpracování 2008), protože byl zpracován mj. právě s ohledem na masivní plochy výroby u Šlapanic viz níže citace z návrhu ZÚR JMK k záměru obchvatu Slatiny:

„III/15286 Brno, Slatina, obchvat (DS33)

...Dle Generelu krajských silnic je silnice 111/15286 součástí nového uvažovaného krajského tahu K36 Brno, Slatina (1/50) – Šlapanice (DI) – Ponětovice – Prače – Křenovice (11/416). Tah zprostředkovává

mezioblastní spojení, páteřní obsluhu sídel (Brno, Šlapanice, Slavkov u Brna) a napojení průmyslových center Šlapanicka a Slavkovská. V Generelu krajských silnic je sledována nová trasa silnice 11/417 v úseku Brno, Slatina – Šlapanice – Kobylnice....

Vyhodnocení námitek

Námitka č. 1, požadující, aby koridor železniční trati DZ01 Trať č. 300 a 340 Brno – Vyškov – hranice kraje (Modernizace trati Brno – Přerov) respektoval trasu železniční trati vymezenou v připravovaném ÚP Šlapanice, **se vyhovuje**.

Odůvodnění:

Návrh ZÚR JMK vymezil železniční koridor s označením DZ01 – Trať č. 300 a 340 Brno – Vyškov – hranice kraje (Modernizace trati Brno – Přerov), podkladem pro vymezení byla varianta M2, která byla ve Studii proveditelnosti Modernizace trati Brno – Přerov vyhodnocena jako optimální řešení. Koridor DZ01 je ukončen v lokalitě Slatinka tak, aby bylo umožněno výhledové pokračování trati do obou uvažovaných variant přestavby (ŽUB). Trať v koridoru DZ01 je tak možné napojit jak do navazující stávající trati, tak do navazující územní rezervy vymezené ve variantách (RDZ04-A a RDZ04-B). Vymezení koridoru na území města Šlapanice je dlouhodobě stabilizované a odpovídá koridoru navrženému v připravovaném ÚP Šlapanice.

Námítka č. 2 a 3, požadující stanovení úkolu „podrobné územní studie dopravní infrastruktury v oblasti Tuřany – Šlapanice“, **se zamítají**.

Odůvodnění:

V rámci vyhodnocení vlivů ZÚR JMK na životní prostředí (dokumentace SEA) byly záměry navrhované v prostoru Šlapanic (DL01 modernizace letiště Brno – Tuřany a DG01 veřejný terminál s vazbou na logistické centrum Brno) vyhodnoceny se závěrem, že využití ploch je možné za předpokladu uplatnění navržených opatření SEA. Součástí hodnocení byly i kumulativní a synergické vlivy.

K požadavku na prověření předmětného území v podrobnější územní studii uvádíme, že v návrhu ZÚR JMK je uloženo zpracování územní studie „Územní studie nadřazené dálniční a silniční sítě

v jádrovém území OB3 metropolitní rozvojové oblasti Brno“. Prioritní záměry pro podrobné posouzení a doporučení výsledného řešení představují 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 křižovek ve vztahu k návaznosti na silniční síť nižšího významu**.

Úkolem územní studie je:

O Prověřit polohy mimoúrovňových křižovek na dálnici D1 v souvislosti s jejím zkapacitněním a přestavbou v úseku Brno-Slatina – Holubice s ohledem na potřebné návaznosti na komunikační síť nižšího významu, komunikační napojení a obsluhu sídel, včetně rozvojových území jižně od dálnice D1.

O Prověřit napojení města Šlapanice na dálnici D1 a propojení města Šlapanice s městem Brnem, s prověřením západního obchvatu města Šlapanice s vazbou na obchvat městské části Brno-Slatina.

Z výše uvedeného je zřejmé, že součástí územní studie bude i prověření území Šlapanic. Na podkladě zpracované územní studie bude pořízena aktualizace ZÚR.

V souladu s § 18 odst. 1 je cílem územního plánování vytvářet předpoklady pro výstavbu a pro udržitelný rozvoj území. Požadavek na **detailní specifikaci podmínek umístění jednotlivých staveb** je svou podrobností věcí následných řízení navazujících na vydané ZÚR případně ÚP.

Námitka č. 4, požadující vypuštění územní rezervy RDS32 Tuřany – Kobylnice, prodloužení II/152 ze ZÚR JMK, **se vyhovuje v části textu, která se dotýká napojení průmyslových center, vlastní požadavek na vypuštění územní rezervy RDS32 se zamítá**.

Odůvodnění:

Návrh koridoru územní rezervy pro záměr Tuřany – Kobylnice, prodloužení II/152 (RDS32) vychází z “Vyhledávací studie trasy nové krajské silnice Modřice – Šlapanice – Tvarožná, Dopravoprojekt Brno, 2013“. Územní rezerva RDS32 navazuje na návrhový koridor záměru DS24 Obchvat Chrlic, prodloužení II/152; začíná v navrhované MÚK se silnicí II/380 jižně od Tuřan a končí na silnici II/417 u Kobylnic s návazností na územní rezervu obchvatu Šlapanic. Územní rezerva RDS32 ve směru dálnice D2 (tedy ve směru od komerčních zón

situovaných jižně od Brna a v Modřicích) umožní dále prověřovat dopravní obsluhu města Šlapanice a dopravní obsluhu území východně od Šlapanic. Případnou realizaci záměru by došlo k chybějícímu silničnímu propojení v území a napojení Šlapanic a území jižně a východně od nich na nadřazenou silniční síť. Proověřená trasa územní rezervy také může sloužit jako základ pro jednu z možností propojení města Šlapanice s Brnem; prověření možností propojení je jeden z úkolů pro „Územní studii nadřazené dálniční a silniční sítě v jádrovém území OB3 metropolitní rozvojové oblasti Brno“ (úkol – *prověřit napojení města Šlapanice na dálnici D1 a propojení města Šlapanice s městem Brnem*).

Z těchto důvodů bude v ZÚR JMK ponechán koridor územní rezervy, který slouží jako ochrana území před tím, aby zde byly realizovány záměry znemožňující či ztěžující případné budoucí využití pro silnici.

V námitce je uvedeno, že v návrhu ZÚR JMK u záměru RDS32 stále přetrvává argumentace, že silnice bude sloužit k napojení rozvojových ploch pro průmysl a výrobu ve Šlapanicích. Toto tvrzení se nezakládá na pravdě, v odůvodnění ZÚR JMK je uvedeno, že záměr RDS32 *ve směru od JZT, D52/JT a dálnice D2 umožňuje zpřístupnění a obsluhu rozvojových ploch města Šlapanice*. V odůvodnění ZÚR JMK se obecně hovoří o napojení rozvojových ploch města, ne o plochách pro průmysl a výrobu. Dle platného územního plánu sídelního útvaru Šlapanice jsou v jižní části města vymezeny poměrně rozsáhlé plochy bydlení v RD, plochy smíšené výroby a služeb, plochy smíšené obchodu a služeb i plochy pro sport a rekreaci. Město Šlapanice má vymezeny rozvojové plochy, které je potřeba dopravně obsloužit. Návrh nového územního plánu Šlapanic, který by v této oblasti žádné plochy nevymezoval, nemá pořizovatel ZÚR JMK k dispozici.

V námitce se dále uvádí, že se *nelze opírat ani o Generel krajských silnic JMK (rok zpracování 2008), protože byl zpracován mj. právě s ohledem na masivní plochy výroby u Šlapanic*. Námitka se dále odkazuje na text odůvodnění záměru DS33 III/15286 Brno, Slatina, obchvat: *Dle Generelu krajských silnic je silnice III/15286 součástí nového uvažovaného krajského tahu K36 Brno, Slatina (I/50) – Šlapanice (D1) – Ponětovice – Prace – Křenovice (II/416). Tah zprostředkovává mezioblastní spojení, páteřní obsluhu sídel (Brno, Šlapanice, Slavkov u Brna) a napojení průmyslových center Šlapanicka a Slavkovska...* Dle citovaného textu nelze dovodit, že se jedná o stávající průmyslová centra či navrhovaná průmyslová centra, obě města v té době byla (a stále jsou) centry dojížděky za prací. Přímě v Generelu krajských silnic se hovoří o „spojení průmyslových oblastí“ dotčenou komunikací, což nemá souvislost s podsouvaným návrhem průmyslové zóny Šlapanice. Dle návrhu ZÚR JMK, kapitoly B.5. Centra osídlení, patří Slavkov u Brna mezi subregionální centra, Šlapanice mezi centra mikroregionální; jedním z požadavků na uspořádání a využití území u těchto center je úkol *vytvářet podmínky pro zajištění dostupnosti center*. V odůvodnění záměru DS33 bude z důvodu nepřesnosti stávajícího textu vypuštěn text (Brno, Šlapanice, Slavkov u Brna) a napojení průmyslových center Šlapanicka a Slavkovska a bude nahrazen textem (Brno, Šlapanice jako mikroregionální centrum, Slavkov u Brna jako subregionální centrum).

Odůvodnění územní rezervy RDS32 Tuřany – Kobylnice, prodloužení II/152 plně vychází z relativně nové studie z roku 2013 „Vyhledávací studie trasy nové krajské silnice Modřice – Šlapanice – Tvarožná, Dopravoprojekt Brno, 2013“, zpracované za jiných výchozích podmínek než Generel krajských silnic. V žádném případě nelze formulovat závěr tak, že pokud pro odůvodnění územní rezervy nelze využít generel krajských silnic, není ji možné v návrhu ZÚR JMK vymezit. Právě kvůli prověření aktuálních podmínek v území byla pořízena výše citovaná územní studie, aby nezávisle prověřila dopravní vztahy v území; následně byla podkladem pro zpracování návrhu ZÚR JMK.

Pořadí	N 08	Datum	15.06.2016 15.06.2016 15.06.2016	KEVIS kód	K043 aqSwY K044 LMV4R K045 vBRYo	Č. j.	JMK 93933/2016 JMK 93929/2016 JMK 93935/2016
Obec (identifikační údaje)		název obce:		obec Malá Lhota			
		osoba oprávněná jednat jménem obce:		Rostislav Vlach, starosta			
Adresa / sídlo		Malá Lhota 38, 67921 Černá Hora					
Téma		Doprava silniční					

Téma – jiné	
Obec Malá Lhota uplatnila tři podání, která byla níže společně vyhodnocena jako námitky k Návrhu Zásad územního rozvoje Jihomoravského kraje (dále jen „Návrh ZÚR JMK“) podle § 39 odst. 2 zákona č. 183/2006 Sb., o územním plánování a stavebním řádu (stavební zákona), ve znění pozdějších předpisů. Každé z těchto tří podání obce Malá Lhota obsahuje samostatnou námitku, přičemž všechny tři námitky se vztahují ke katastrálnímu území této obce. Odbor územního plánování a stavebního řádu Krajského úřadu Jihomoravského kraje, jakožto pořizovatel Návrhu Zásad územního rozvoje Jihomoravského kraje, vypořádal všechna tato tři podání obce Malá Lhota společně, aby byla vypořádána komplexně na jednom místě. Námitky 1. Námitka obce Malá Lhota zaevidovaná dne 15.06.2016 pod čj. JMK 93933/2016 <u>Vymezení území dotčeného námitkou:</u> Katastr Malá Lhota <u>Obsah námitky:</u> Neakceptovatelnost trasy varianty dálnice D43 „Německá“ v katastru obce Malá Lhota. <u>Odůvodnění námitky:</u> Oba koridory územních rezerv, jak pro variantu „Německou“, tak i pro „Optimalizovanou“, procházejí katastrem obce Malá Lhota a pokrývají cca 30% (!) jeho celkové plochy. Trasa varianty „Německá“ dálnice D43 je pro naši obec neakceptovatelná, neboť koridor pro ni vymezený se dotýká zástavby v SZ části obce (vzdálenost 10m od nejbližší budovy). Trasa navíc vede územím vyvýšeným nad zástavbou, což s přispěním převládajícího západního proudění vzduchu nepochybně povede k vysokému zatížení životního prostředí hlukem, prachem a emisemi škodlivých látek. Nepříznivé vlivy na životní prostředí v Malé Lhotě generované trasou realizovanou v koridoru „Optimalizovaná“ budou podstatně menší. 2. Námitka obce Malá Lhota zaevidovaná dne 15.06.2016 pod čj. JMK 93929/2016 <u>Vymezení území dotčeného námitkou:</u> Katastr Malá Lhota <u>Obsah námitky:</u> Neakceptovatelnost odkladu definitivního stanovení trasy D43 z důvodu tvorby územního plánu obce. <u>Odůvodnění námitky:</u> Oba koridory územních rezerv, jak pro variantu „Německou“, tak i pro „Optimalizovanou“, procházejí katastrem obce Malá Lhota a pokrývají cca 30% (!) jeho celkové plochy. Obě varianty ovlivňují výběr lokalit pro stanovení nových ploch bydlení v ÚP. Lokality, reálně využitelné pro směr dalšího rozvoje obce, jiné než ovlivňované jednou či druhou variantou trasy D43, nejsou. Nový ÚP, který jsme povinni dle zákona 126/2006, § 188, odst. 1 vydat do 31.12.2020, musí vycházet z platných a jednoznačných ZÚR JMK. Při odkladu definitivních ZÚR pro naši lokalitu nelze termín vydání ÚP dodržet. 3. Námitka obce Malá Lhota zaevidovaná dne 15.06.2016 pod čj. JMK 93935/2016 <u>Vymezení území dotčeného námitkou:</u> Katastr Malá Lhota <u>Obsah námitky:</u> Neakceptovatelnost odkladu definitivního stanovení trasy D43 z důvodu stávající dopravní situace na I/43 a jejích nepříznivých dopadů na životní podmínky. <u>Odůvodnění námitky:</u> Občané Malé Lhoty, jako občané lokality dopravně velmi závislé na I/43, považují další oddálení definitivního stanovení trasy D43 a tím i možného zahájení její výstavby o další 3-4 roky za nepřijatelné. Máme za to, (i při	

vědomí si složité situace v kontextu celého JmK), že po létech rozsáhlé (a nákladné) územně plánovací činnosti není možné, aby neexistoval dostatek podkladů k rozhodnutí o výběru z variant, které jsou již několik roků vyprojektované, analyzované a posuzované. Požadujeme tedy dokončení jednoznačných ZÚR JMK v co nejkratším čase, tj. dříve než za 3-4 roky. Další odklad osvobození od života s přetíženou, nebezpečnou a zdraví škodlivou I/43 považujeme vůči naší obci i všem dalším postiženým za nezodpovědný.

Vyhodnocení námitek:

Z hlediska věcného obsahu byly v předmětných podáních formulovány celkem tři samostatné námitky s odůvodněním. Jednotlivé námitky byly vypořádány následovně:

1. Námitka „Neakceptovatelnost trasy varianty dálnice D43 „Německá“ v katastru obce Malá Lhota“ se zamítá.

Odůvodnění:

Katastr obce Malá Lhota je v návrhu ZÚR JMK dotčen vymezením územních rezerv pro vedení dálnice D43 v úseku Kuřim – Lysice, a to jak ve variantě „Německé“, tak ve variantě „Optimalizované MŽP“. Pořizovatel ZÚR JMK vnímá argumenty obce Malá Lhota, poukazující na menší zatížení životního prostředí a zdraví obyvatel obce v případě varianty „Optimalizované MŽP“, a nesouhlas obce s variantou „Německou“.

Je nepochybné, že dopravní stavby (obzvláště ty vyšší kategorie), s sebou přinášejí vedle pozitiv (lepší dopravní parametry a dostupnost) také negativní vlivy na životní prostředí a na zdraví občanů, ať již jsou vedeny v jakékoliv trase. Vzhledem k hustotě osídlení v naší zemi, geomorfologickým podmínkám a dalším limitujícím faktorům je prakticky nemožné (při zajištění smysluplné dopravní účinnosti) vést silnice mimo kontakt se stávajícím osídlením (resp. zcela bez vlivů na sídla a jejich obyvatele).

V Dopravní politice České republiky pro období 2014 –2020 s výhledem do roku 2050 (Usnesení vlády ČR č. 449/2013 Sb.) je zcela případně konstatováno, že „... dopravní infrastruktura přináší občanům pozitiva, avšak projekty mohou být teoreticky realizovány ve více variantách, které se liší náklady, délkou přípravy záměru, územní prostupností a svými negativními vlivy na životní prostředí, zejména pak na životní podmínky občanů žijících v blízkosti nové infrastruktury. Zároveň návrh projektů může naopak usnadnit životní podmínky obyvatel na jiném místě. Dopravní infrastruktura je nákladná a dlouhodobá investice, a proto posouzení jednotlivých variant včetně hodnocení vlivu na životní prostředí musí být důkladné a s účastí veřejnosti. Celý proces je vždy velmi náročný a může probíhat jen za předpokladu konstruktivního přístupu všech stran.“

Důvody uvedené v podání akcentují ve vztahu k trasování dálnice D43 hledisko ochrany zastavěného území obce, životního prostředí a zdraví obyvatel. Je však nezbytné vzít v potaz, že kritéria pro plánování dopravních tras jsou multidisciplinárního charakteru, zváženy a zohledněny musí být nejrůznější aspekty, nejen negativní vlivy na obyvatelstvo, ale v neposlední řadě také přepravní účinnost a vlivy na různé složky životního prostředí, které je třeba posoudit v širších souvislostech. Při malé podrobnosti, kterou umožňuje měřítko ZÚR JMK, není možné porovnat uvedené parametry na potřebné úrovni.

Varianty územní rezervy D43 ve variantě „Německé“ a „Optimalizované MŽP“ budou proto mimo jiné předmětem podrobného prověřování v rámci „Územní studie nadřazené dálniční a silniční síť v jádrovém území OB3 Metropolitní rozvojové oblasti Brno“, uložené ZÚR JMK. Tato územní studie v podrobnějším měřítku prověří a upřesní i návrh koridoru pro D43 včetně všech souvisejících staveb s ohledem na možné varianty vedení, realizovatelnost technického řešení i požadavky ochrany životního prostředí a lidského zdraví.

Úkolem uvedené územní studie (viz rámcový obsah územní studie v bodě 438 textové části I. návrhu ZÚR JMK) je 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. Při prověřování má územní studie mj. zohlednit strukturu osídlení a limity využití území včetně zastavěných území prověřovaná řešení směřovat k dopravní účinnosti řešení, minimalizaci negativních vlivů na obyvatelstvo, lidské zdraví a životní prostředí, na přírodu, krajinu a krajinný ráz území.

Jedním z problémových okruhů, na jejichž zpracování má být soustředěna zvláštní pozornost, je „prověřit varianty dálnice D43 v úseku dálnice D1 – Kuřim se zohledněním návazností na varianty D43 navazujícího úseku Kuřim – Lysice z hlediska dopravní účinnosti v celém systému silniční a komunikační sítě OB3 metropolitní rozvojové oblasti Brno a města Brna, územních nároků a v koordinaci s navazujícími záměry“. Při prověřování má územní studie mj. „zohlednit strukturu osídlení a limity využití území včetně zastavěných území prověřovaná

řešení směřovat k dopravní účinnosti řešení, minimalizaci negativních vlivů na obyvatelstvo, lidské zdraví a životní prostředí, na přírodu, krajinu a krajinný ráz území“.

Závěrem tedy rekapitulujeme, že dopady obou variant na území obcí a jejich obyvatel budou spolu s dalšími kritérii podrobněji hodnoceny v rámci územní studie uložené v ZÚR JMK. Součástí územní studie bude hluková a rozptylová studie, která mj. podrobněji vyhodnotí rizika negativních dopadů na zdraví obyvatel. Podrobněji o územní studii viz bod 438 textové části I. Návrh ZÚR JMK a kap. G.9. textové části II. Odůvodnění návrhu ZÚR JMK. Na základě výsledků územní studie dojde k výběru variant pro záměry, které jsou nyní v ZÚR navrhovány jako územní rezervy ve variantách, jak je tomu i v případě některých úseků dálnice D43. Územní studie se stane podkladem pro následnou aktualizaci ZÚR JMK.

K problematice zátěže území v rámci územního plánování uvedl Nejvyšší správní soud ve svém rozsudku č. j. 6 Ao 6/2010 – 62 ze dne 02.02.2011 že „ ... v procesu územního plánování není nikdy možné zajistit rozvoj ku prospěchu všech za současné záruky dosavadních standardů života pro všechny, kterých se územní plány týkají. V procesu územního plánování dochází k vážení řady zájmů soukromých i veřejných a výsledkem pak musí být rozhodnutí o upřednostnění některých zájmů před jinými při zachování právem předvídané proporcionality a ochrany základních práv před svévolnými a excesivními zásahy. Obecné rozhodnutí o distribuci zátěže v rámci určitého území při zachování výše zmíněných zásad je politickou diskrecí konkrétního zastupitelského orgánu územní samosprávy a vyjadřuje realizaci práva na samosprávu konkrétního územního celku.“

K námitce pokrytí cca 30 % celkové plochy katastru obce Malá Lhota koridory územních rezerv konstatujeme, že ZÚR JMK koridory vymezují v rozsahu mimo zastavěné území obce. Šíři koridoru dále obec upřesní ve svém územním plánu, a to i s ohledem na své současně zastavěné území (blíže k upřesňování koridorů v územním plánu viz k námitce č. 2). Vymezení koridorů územních rezerv nebrání obci ve využívání jejího zastavěného území a neznamená „stavební uzávěru“ ani pro pozemky mimo dosud zastavěné území.

Nejvyššího správní soud uvedl ve svém rozsudku č. 1 Ao 7/2011-526 k ZÚR JMK ze dne 21. června 2012 v článku [158] cit.: „K tomu je třeba podotknout, že vymezení územní rezervy nepředstavuje stavební uzávěru, byť se jí v některých ohledech může zdánlivě podobat. V území je i nadále možno činit změny, ovšem s výjimkou těch, které by znemožnily či podstatně ztížily budoucí využití území způsobem, pro nějž má být území prověřeno. Jelikož jde o územní rezervu pro koridor dopravní infrastruktury, lze z povahy věci předpokládat, že podrobnější územněplánovací dokumentací bude územní rezerva zpřesněna tím způsobem, aby vedla mimo dosud zastavěné území, tedy po pozemcích náležejících do zemědělského půdního fondu, popř. pozemcích určených k plnění funkcí lesa. Na těchto pozemcích provozované aktivity, tj. zemědělská výroba a lesní hospodaření, stejně jako stav tohoto území nemohou být vymezením územní rezervy dotčeny“.

2. Námitka „Neakceptovatelnost odkladu definitivního stanovení trasy D43 z důvodu tvorby územního plánu obce“ **se zamítá.**

Odůvodnění:

V průběhu prací na ZÚR JMK se ukázalo, že o výběru výsledné varianty D43 v úseku Kuřim – Lysice nelze jednoznačně rozhodnout. Důvodem je především jednoznačná spjatost stávající dopravní sítě a všech záměrů v jádrovém území OB3 metropolitní rozvojové oblasti Brno, kde dochází ke vzájemnému ovlivňování přepravní účinnosti dopravní sítě při výběru dílčích variant jednotlivých úseků D43 a jejich kombinací. Zároveň vysoká míra urbanizace území s sebou nese i vysoké riziko kumulace vlivů na životní prostředí a lidské zdraví ve vysoce zatíženém příměstském prostoru. ZÚR JMK proto ukládají zpracování územní studie – „Územní studie nadřazené dálniční a silniční síti v jádrovém území OB3 Metropolitní rozvojové oblasti Brno“ (viz k námitce č. 1).

Z výše uvedených důvodů by tedy vyloučení některé z variant jen na základě některého z dílčích hledisek (ať už by šlo o znečištění ovzduší či omezení možností rozvoje jednotlivých obcí), bez podrobnějšího prověření všech výše uvedených souvislostí a dopadů, bylo předčasné. Ve stanovisku SEA k návrhu ZÚR JMK (stanovisko podle § 10g zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí a o změně některých souvisejících zákonů ve znění pozdějších předpisů) ze dne 05.01.2016, Ministerstvo životního prostředí pro dálnici D43 stanovilo „... vymezit koridor pro záměr D43 jako ucelený komplex staveb, prověřených na základě zadané územní studie. Koridor pro záměr D43 v úseku Kuřim – Lysice může být v ZÚR JMK vymezen nejdříve po dořešení trasování koridoru pro záměr D43 v úseku D1 – Kuřim, neboť výběr jedné z variant prvně uvedeného úseku předjímá řešení návaznosti záměru jižně od Kuřimi. Řešením tak může být převedení obou úseků záměru do územní rezervy v rámci aktuálních zásad a následně jejich zahrnutí do návrhové urychleně zpracované aktualizace ZÚR JMK...“.

Na základě výsledků územní studie dojde k výběru variant pro záměry, které jsou nyní v ZÚR navrhovány jako územní rezervy ve variantách, jak je tomu i v případě dálnice D43. Územní studie se stane podkladem pro následnou aktualizaci ZÚR JMK, při níž bude záměr již vymezen jako invariantní návrhový koridor.

Závaznost Zásad územního rozvoje pro pořizování a vydávání územních plánů, regulačních plánů a pro rozhodování v území je dána ustanovením § 36 odst. 5 stavebního zákona. Územní plán pak jako navazující územně plánovací dokumentace pro území konkrétní obce dle ust. § 43 odst. 3 stavebního zákona *v souvislostech a podrobnostech území obce zpřesňuje a rozvíjí cíle a úkoly územního plánování v souladu se zásadami územního rozvoje*. Znamená to, že záměry obsažené v ZÚR se upřesňují, tj. prověřují v územním plánu postupem podle stavebního zákona a souvisejících předpisů.

Při zpřesňování vymezení koridoru územním plánem se tedy jedná o princip subsidiarity (tj. přenesení rozhodování na co nejnížší, bezprostřední úroveň) zakotvený stavebním zákonem. Dle něj záměry v podrobnostech území obce zpřesňuje územní plán, což obci umožňuje (ve spolupráci s příslušnými dotčenými orgány a oprávněnými investory a ve vazbě na sousední správní území) zohlednit v maximální možné míře své zájmy a potřeby.

Pořizovatel ZÚR JMK se neztotožňuje s názorem, že nelze dodržet termín vydání nového územního plánu pro obec Malá Lhota, který stanoví stavební zákon. Územní plán musí být zpracován v souladu s nadřazenou dokumentací platnou v době jeho zpracování a vydání. Budou-li takovou dokumentací ZÚR JMK vymezující na území obce koridory územních rezerv pro obě varianty D43, pak obě územní rezervy budou převzaty do ÚP Malá Lhota, přičemž koridory mohou být výše uvedeným způsobem zpřesněny (zúženy, popř. vymezeny v proměnlivé šíři s ohledem na zastavěné území obce apod. Pokud ani za těchto okolností nebude možné vymezit v pro obec rozvojové lokality mimo koridory územních rezerv, pak bude mít obec možnost rozvoje stavebního charakteru pouze v lokalitách uvnitř zastavěného území. Vydaný územní plán v tom případě bude především koordinovat koncepci veřejné infrastruktury, uspořádání krajiny a další složky území, a to až do doby aktualizace ZÚR JMK, která zakotví vybranou variantu D43. Bezprostředně poté nastane možnost (a zároveň povinnost dle § 54 odst. 5 stavebního zákona) uvést územní plán do souladu se ZÚR JMK vymezením a upřesněním návrhového koridoru vybrané varianty v územním plánu, což povede k „uvolnění“ rozvojových možností obce.

Z výše uvedeného vyplývá, že neexistuje důvod, pro který nelze pořídit územní plán pro obec Malá Lhota.

K vzájemné vazbě mezi jednotlivými nástroji územního plánování doplňujeme, že územní plánování je třeba chápat jako kontinuální proces, ve kterém jsou jeho nástroje, tedy politika územního rozvoje, zásady územního rozvoje a územně plánovací dokumentace (územní plány) vzájemně provázány a průběžně se ovlivňují. Tyto nástroje společně reagují a podle míry své abstrakce a správního členění území řeší problematiku jednoho a téhož kontinuálního území.“

3. Námitka „Neakceptovatelnost odkladu definitivního stanovení trasy D43 z důvodu stávající dopravní situace na I/43 a jejích nepříznivých dopadů na životní podmínky“ **se zamítá**.

Odůvodnění:

V souladu se stavebním zákonem a zadáním jsou v ZÚR JMK vymezeny pro dopravní a technickou infrastrukturu plochy a koridory návrhové (veřejně prospěšné stavby) a územní rezervy.

Stavební zákon v § 36 odst. 2 umožňuje v zásadách územního rozvoje uložit prověření vybraných ploch a koridorů územní studií. Zadání ZÚR JMK v bodě 15.uložilo projektantovi vyhodnotit potřebu uložení územní studie. V průběhu pořizování současných ZÚR vyhodnotil projektant ve vztahu k území metropolitní rozvojové oblasti Brno OB3 všechny dostupné podklady a dospěl k závěru, že je účelné a nezbytné uložit zpracování územní studie. Cílem územní studie je prověřit v územním detailu potřebnost a realizovatelnost vybraných záměrů navrhované koncepce silniční dopravy na území Jihomoravského kraje, jež byly vymezeny v podobě územních rezerv. Podrobné odůvodnění závěru je uvedeno v Odůvodnění Návrhu ZÚR JMK v kapitole G.9. (k bodu 438).

Pořizovatel ZÚR JMK nesouhlasí s názorem, že vymezení územních rezerv v ZÚR JMK, resp. uložení jejich prověření v územní studii je „nezodpovědným odkladem definitivního stanovení trasy D43“. Pořizovatel pouze využívá ve prospěch kvality budoucího řešení relevantní nástroje územního plánování, a to s ohledem na komplikovanost centrálního území kraje a potřebnost prověření záměrů, které se v něm kumulují, v podrobnějším měřítku.

K důvodům, proč není rozhodnuto v návrhu ZÚR JMK o výběru varianty dálnice R43 v úsecích Kuřim – Lysice a k otázce dostatečnosti existujících podkladů pro rozhodnutí dále uvádíme:

V prvé řadě je třeba poukázat na složitost a komplexnost celé problematiky, kdy výběr výsledné varianty D43 v úseku dálnice D1 – Kuřim a v navazujícím úseku Kuřim – Lysice je úzce spjatý s celkovým dopravním systémem a řešením jádrového území rozvojové oblasti OB3 Metropolitní rozvojové oblasti, což je jedním z důvodů, proč ZÚR JMK ukládají zpracování územní studie pro jádrové území OB3. Tato územní studie v podrobnějším měřítku prověří všechny potřebné souvislosti, upřesní i návrh a potřebnou šířku koridoru pro dálnici D43 včetně všech souvisejících staveb s ohledem na možné varianty vedení, realizovatelnost technického řešení i požadavky ochrany životního prostředí a lidského zdraví. Výsledky územní studie budou podkladem pro výběr výsledné varianty i vymezení koridoru D43 jako veřejně prospěšné stavby v aktualizaci ZÚR JMK.

K uvedenému doplňujeme, že Aktualizací č. 1 Politiky územního rozvoje ČR (PÚR ČR) je stanoven úkol pro Metropolitní rozvojovou oblast Brno – pořídit územní studii řešící zejména vazby veřejné infrastruktury. Návrhem ZÚR JMK uložená „Územní studie nadřazené dálniční a silniční síti v jádrovém území OB3 Metropolitní rozvojové oblasti Brno“ tak plní úkol stanovený Jihomoravskému kraji PÚR ČR.

V současné době není k dispozici dostatek podkladů v potřebné podrobnosti, zpracovaných ve stejném pojetí, v jednom období a v jednotném prostorovém vymezení. Kvalitní závěr může být vyneseno až na základě určitého portfolia dat, jinak dochází ke zkreslení a závěr nemusí být úplný. Toto portfolio dat je sice již částečně hotovo, ale je nezbytné ho doplnit o výsledky studie, na základě které bude teprve možné komplexní posouzení celé problematiky. Varianty D43 byly v minulosti podrobně prověřovány z hlediska územní průchodnosti, napojení na nižší silniční síť a technického řešení, nikoli však v širších souvislostech a komplexně z hlediska zajištění obslužnosti dotčeného a širšího území, včetně potřebné doprovodné sítě apod.

Postup prověřování jádrového území kraje cestou územní studie akceptovalo i Ministerstvo životního prostředí (MŽP) které vydalo k návrhu ZÚR JMK stanovisko podle § 10g zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí a o změně některých souvisejících zákonů ve znění pozdějších předpisů (stanovisko SEA) dne 05.01.2016. K územní studii MŽP ve stanovisku uvedlo cit.: „*Návrh ZÚR JMK obsahuje řadu záměrů s potenciálem přispět ke zlepšení kvality ovzduší (zkvalitnění a zkapacitnění veřejné dopravy [nové terminály IDS, modernizace a výstavba železničních tratí], vyvedení dopravy mimo obytnou zástavbu [obchvaty obcí], stavby plynovodů a teplovodů [předpoklad nahrazení alespoň části lokálních topenišť] aj.), pokračující absence ZÚR JMK by naopak mohla bránit rozvoji v některých oblastech a v konečném důsledku implikovat zhoršování imisní zátěže. V dané situaci proto MŽP považuje za nejvhodnější dokončit pořizování stávajícího návrhu ZÚR JMK a následně urychleně zpracovat aktualizaci zásad, respektující výsledky vypracované územní studie.*“ Dále MŽP stanovilo požadavek „*Bezodkladně po pořízení územní studie zajistit komplexní dořešení problematiky uspořádání nadřazené silniční sítě v jádrovém území metropolitní oblasti Brno převedením vybraného řešení do návrhové části ZÚR JMK v rámci jejich aktualizace tak, aby byly vytvořeny územní podmínky a předpoklady pro možnou přípravu a zahájení realizace celého souboru rozhodujících dopravních staveb vybraného koncepčního scénáře, které v cílové podobě umožní vytvořit plnohodnotné podmínky pro ochranu zdraví obyvatel a životního prostředí.*“

Pro dálnici D43 pakuložilo „... vymežit koridor pro záměr D43 jako ucelený komplex staveb, prověřených na základě zadané územní studie. Koridor pro záměr D43 v úseku Kuřim – Lysice může být v ZÚR JMK vymezen nejdříve po dořešení trasování koridoru pro záměr D43 v úseku D1 – Kuřim, neboť výběr jedné z variant prvně uvedeného úseku předjímá řešení návaznosti záměru jižně od Kuřimi. Řešením tak může být převedení obou úseků záměru do územní rezervy v rámci aktuálních zásad a následně jejich zahrnutí do návrhové urychleně zpracované aktualizace ZÚR JMK...“.

Co se týče možnosti rozhodnutí o výběru variant v rámci současně zpracovaných ZÚR JMK, je třeba zohlednit skutečnost, že do procesu pořizování nových ZÚR JMK (oproti ZÚR JMK vydaným v roce 2011 a zrušeným soudem) také výrazně zasáhla novela stavebního zákona (účinná od 01. 01.2013), která omezila podrobnost řešení příslušející jednotlivým druhům ÚPD. V rámci ZÚR JMK není možné dosáhnout takové úrovně znalostí o území, záměrech a jejich kumulovaných a synergických vlivech, která je potřebná k dostatečně kvalifikovanému a podloženému rozhodnutí o variantách.

Složitost posuzování kumulativních a synergických vlivů v procesu vyhodnocení vlivů ZÚR JMK na životní prostředí (SEA) je přitom důležitým faktorem podporujícím detailnější zkoumání záměrů vymezených v ZÚR JMK a jejich dopadů do území, a to i s ohledem na fakt, že při zrušení ZÚR JMK v roce 2012 Nejvyšší správní soud (NSS) ve svém rozsudku vyslovil jiný právní názor na posouzení kumulativních a synergických vlivů

v procesu SEA, než jaký do té doby zastávala státní správa.

Podkladem pro aktualizaci ZÚR JMK a invariantní vymezení zásadních infrastrukturních záměrů dálniční a silniční sítě v jádrovém území rozvojové oblasti Brno jako veřejně prospěšné stavby s předpokladem možného zahájení jejich projektové a realizační přípravy bude tedy výsledek územní studie. Pořizování územní studie bude zahájeno bezodkladně po vydání ZÚR JMK. Poté bude bezodkladně pořízena aktualizace ZÚR JMK.

Důvodem, proč D43 v úseku Kuřim – Lysice není vymezena jako veřejně prospěšná stavba s možným zahájením projektové a realizační přípravy je především zabránit případnému riziku, že bude realizována D43 ve směru od severu až po Kuřim dříve, než bude realizován navazující úsek Kuřim – dálnice D1. To by znamenalo zavedení dopravy v prostoru Kuřimi na stávající kapacitně nevyhovující silnici I/43 s průchodem Brnem přes VMO a vnitroměstské komunikace. Taková situace by zcela paralyzovala celý silniční a komunikační systém Brna a okolí a znamenala by zásadní zhoršení podmínek životního prostředí a lidského zdraví.

Negativní dopady stávající silnice na I/43 na životní podmínky v obcích, kterými prochází, jsou nezpochybnitelné. Situace však, jak plyne z výše uvedeného, nemůže být řešena separátně, ale v rámci celkového uspořádání dálniční a silniční sítě v jádrovém území OB3 metropolitní rozvojové oblasti Brno a především ve vazbě na navrhovanou dálnici D43. Z tohoto předpokladu evidentně vychází také obsah připomínky. I přes naléhavost však není možné řešení „urychlit“ nedostatečně podloženým výběrem některé z variant.

K trasování dálnice D43 (rychlostní silnice R43) uvádíme, že koncepce dopravy v Jihomoravském kraji, uplatněná v ZÚR JMK, navazuje na dlouhodobě sledované zásady a principy rozvoje území včetně nadřazené dopravní infrastruktury. Aktuálně zohledňuje a zapracovává strategie a principy platných oborových dokumentů schválených vládou ČR, především Dopravní politiku České republiky pro období 2014 – 2020 s výhledem do roku 2050 (Usnesení vlády ČR č. 449/2013 Sb.), Dopravní sektorovou strategii, 2. fázi (Usnesení vlády ČR č. 850/2013 Sb.) a dále Politiku územního rozvoje.

V Dopravní politice České republiky je k problematice urychlení přípravy staveb uvedeno: „... dopravní infrastruktura přináší občanům pozitiva, avšak projekty mohou být teoreticky realizovány ve více variantách, které se liší náklady, délkou přípravy záměru, územní prostupností a svými negativními vlivy na životní prostředí, zejména pak na životní podmínky občanů žijících v blízkosti nové infrastruktury. Zároveň návrh projektů může naopak usnadnit životní podmínky obyvatel na jiném místě. Dopravní infrastruktura je nákladná a dlouhodobá investice, a proto posouzení jednotlivých variant včetně hodnocení vlivu na životní prostředí musí být důkladné a s účastí veřejnosti. Celý proces je vždy velmi náročný a může probíhat jen za předpokladu konstruktivního přístupu všech stran.“

V rámci Dopravní sektorové strategie je chybějící úsek silnice R43 Brno – Staré Město identifikován jako nedostatek jednak z hlediska kompletnosti sítě TEN-T, jednak z hlediska dobudování plánované sítě dálnic a rychlostních silnic. Je zde však také uvedeno, že „s ohledem na prioritizaci opatření, výsledky ekonomického hodnocení, dostupné finanční zdroje a složitost povolovacích procesů nebude v horizontu do roku 2030 zřejmě možné dostavět rychlostní silnici R43 v úseku Svitávka – Staré Město“.

Dále z Dopravní sektorové strategie citujeme: „**R43 Troubsko – Staré Město** (cluster CS025P Troubsko – Kuřim, projekt S165; CS4199aN Kuřim – Svitávka, projekt S322; CS199bN Svitávka – Staré Město, projekt S321): Ve vztahu k těmto clusterům, resp. projektům, je třeba primárně zajistit jejich nezpochybnitelnou územní stabilizaci v Zásadách územního rozvoje Jihomoravského kraje. V severní části na území Pardubického kraje je trasa územně stabilizována. Poté je třeba v rámci územně definovaných koridorů provést hodnocení konkrétního trasování v rámci procesu EIA. Souhlasné stanovisko MŽP v rámci procesu EIA bylo prozatím vydáno pouze ve vztahu k projektu S322 (Kuřim – Svitávka). S ohledem na očekávatelné komplikace v průběhu investorské přípravy těchto projektů a s ohledem na výsledky hodnocení předmětných clusterů v Knize 8 není počítáno s realizací těchto projektů v období 2014 – 2020. V rámci přípravných prací je třeba volit obhajitelné technicko-ekonomické řešení celého tahu.“ Dále se zde uvádí, že „... R43 v současné době nemůže plnit roli projektu pro zvýšení absorpční kapacity finančních prostředků, neboť není dostatečně investorsky připravena. Z uvedeného důvodu jsou pro zvýšení absorpční kapacity sledovány jiné připravenější projekty, byť jejich důležitost v rámci systému byla shledána jako nižší než potřeba nové stopy silniční komunikace mezi D1 a I/35 (R35).“

Výše uvedené časové horizonty a jejich odůvodnění prokazují, že možnost realizace dálnice D43 (dle předchozí právní úpravy silnice R43) není determinována pouze postupem zvoleným v ZÚR JMK (ověření dopravní sítě cestou územní studie), ale roli zde hrají další významné faktory mimo oblast územního plánování, které

možnost urychlené realizace z časových důvodů prakticky vylučují.

Pořadí	N 09	Datum	13.06.2016 13.06.2016	KEVIS kód	–	Č. j.	JMK 91158/2016 JMK 91474/2016
Obec (identifikační údaje)		název obce:		obec Lubě			
		osoba oprávněná jednat jménem obce:		Mgr. Jana Formánková, starostka			
Adresa / sídlo		Lubě 15, 679 21 Lubě					
Téma		Dopravní infrastruktura					
Téma – jiné							

Obec Lubě uplatnila dvě podání, která byla níže společně vyhodnocena jako námitky k Návrhu Zásad územního rozvoje Jihomoravského kraje (dále jen „Návrh ZÚR JMK“) podle § 39 odst. 2 zákona č. 183/2006 Sb., o územním plánování a stavebním řádu (stavební zákon), ve znění pozdějších předpisů.

Odbor územního plánování a stavebního řádu Krajského úřadu Jihomoravského kraje, jakožto pořizovatel Návrhu Zásad územního rozvoje Jihomoravského kraje, vypořádal obě tato podání obce Lubě společně, aby byla vypořádána komplexně na jednom místě.

První podání, které bylo Krajským úřadem Jihomoravského kraje zaevidováno dne 13.06.2016 pod č. j. JMK 91158/2016, obsahuje 4 samostatné námitky, druhé podání, které bylo zaevidováno dne 13.06.2016 pod č. j. JMK 91474/2016, obsahuje 1 samostatnou námitku.

Námitky

1. Námitka obce Lubě zaevidovaná dne 13.06.2016 pod č. j. JMK 91158/2016

Obec Lubě reaguje na zveřejněný Návrh Zásad územního rozvoje (ZÚR JMK) Po projednání v Zastupitelstvu obec Lubě uplatňuje níže uvedené námitky:

1 . Neakceptovatelnost zahrnutí dálnice D43 od Lysic po dálnici D1 formou územní rezervy (neakceptovatelnost nedořešení ZÚR JMK)

Je neakceptovatelné odložit dokončení ZÚR pro celé území JMK až do doby za další cca 3-4 roky, s tím že nejprve bude pořizována územní studie pro celé jádro kraje. Požaduje se dopracování ZÚR tak, aby byl definitivně vymezen celý logicky provozovatelný úsek od dálnice D1 po Boskovice.

2 . Územní rezerva pro D43 ve variantě „Německá“ neměla nikdy být navržena a je ji třeba ze ZÚR vypustit

V katastru obce Lubě na trase „Německé“ varianty se nachází přírodní památka Krkatá bába. Tomuto útvaru předválečný projektant věnoval zvýšenou pozornost. V Německé variantě je těleso D43 navrhováno s protnutím přírodní památky a její hodnota bude nenávratně ztracena.

Je naprosto nepochybné, že koridor varianty „Německé“ uvažovaný před 75 lety je nepoužitelný i proto, že za toto velmi dlouhé období došlo v území k podstatným změnám, a že ze zákona byla posílena ochrana jak obyvatel, tak i přírody, což nelze ignorovat.

Z tohoto hlediska územní rezerva pro D43 v trase „Německé“ neměla nikdy být v návrhu ZÚR zakreslena, neboť i neodborníkovi je na první pohled zřejmé, že realizace komunikace D43 v této trase prakticky není možná. Požaduje se tedy úprava ZÚR.

3 . Neakceptovatelnost odkládání dořešení ZÚR JMK s ohledem na nevyhovující životní podmínky v okolí stávající silnice I/43 v situaci, kdy existuje kvalitní trasování D43 (tzv. „Optimalizovaná“ varianta)

Oddálení vymezení koridoru D43 o minimálně 4 roky je nepřijatelné. Neboť stávající komunikace I/43 je nevyhovující. Požaduje se definitivní vymezení koridoru D43 v ZÚR.

„Optimalizovaná“ varianta D43 je variantou, která umožňuje komplexně dořešit vedení dopravy ze tří směrů, a to od Blanska, Černé Hory a Tišnova, a tím umožňuje důsledné oddělení dopravy tranzitní

vzhledem ke Kuřimi a Brnu a dopravy cílové do města Brna.

4 . Nesprávné vyhodnocení varianty „Optimalizované“ v hodnocení vlivu (SEA)

V provedeném posouzení SEA zveřejněném v květnu 2015 bylo tvrzeno, že rozdíly mezi variantou „Optimalizovanou“ a variantou „Německou“ jsou malé. Toto je zcela v rozporu s realitou.

Je zřejmé, že „Optimalizovaná“ varianta D43 se sídelním útvarům vyhýbá, zatímco varianta „Německá“ tak nečiní.

Požaduje se tedy náprava ZÚR a nové projednání ZÚR. Je současné požadováno takové vymezení návrhového koridoru D43 od dálnice D1 až po Lysice, které bude provedeno na základě řádného hodnocení vlivu na veřejné zdraví.

Za obec Lubě: Mgr. Jana Formánková

2. Námitka obce Lubě zaevidovaná dne 13.06.2016 pod č. j. JMK 91474/2016

Vymezení území dotčeného námitkou:

PP Krkatá bába

Obsah námítky:

Koridor varianty „Německé“ uvažovaný před 75 lety je nepoužitelný, jelikož došlo v území k podstatným změnám a ze zákona byla posílena ochrana přírody.

Odůvodnění námítky:

V katastru obce Lubě na trase „Německé“ varianty se nachází přírodní památka Krkatá bába. V současném stavu je těleso D43 navrhováno zcela necitlivě s protnutím přírodní památky.

Vyhodnocení námitek

Námitka č. 1 Neakceptovatelnost zahrnutí dálnice D43 od Lysic po dálnici D1 formou územní rezervy (neakceptovatelnost nedořešení ZÚR JMK) **se zamítá.**

Odůvodnění:

Poživatel ZÚR JMK zdůrazňuje, že návrhem ZÚR JMK je řešeno celé území kraje včetně jeho centrální části, kterou je OB3 Metropolitní rozvojová oblast Brno, vymezená Politikou územního rozvoje ČR. Návrh ZÚR JMK obsahuje mimo jiné řešení celé páteřní silniční infrastruktury. Koncepce dopravy Jihomoravského kraje obsažená v ZÚR JMK je výsledkem komplexního posouzení potenciálu území a zhodnocení koncepčních scénářů uspořádání silniční sítě v Jihomoravském kraji, včetně zhodnocení výhledového zatížení silniční sítě v jednotlivých koncepčních scénářích (tzv. dopravní model), které byly modelovány pro potřeby posouzení jejich účinnosti, dopadů do území, nároků a přínosů pro rozvoj území kraje. V souladu se stavebním zákonem a zadáním jsou v ZÚR JMK vymezeny pro dopravní a technickou infrastrukturu plochy a koridory návrhové (veřejně prospěšné stavby) a územní rezervy.

Stavební zákon v § 36 odst. 2 umožňuje v zásadách územního rozvoje uložit prověření vybraných ploch a koridorů územní studií. Zadání ZÚR JMK v bodě 15. uložilo projektantovi vyhodnotit potřebu uložení územní studie. V průběhu pořizování současných ZÚR vyhodnotil projektant ve vztahu k území Metropolitní rozvojové oblasti Brno OB3 všechny dostupné podklady a dospěl k závěru, že je účelné a nezbytné uložit zpracování územní studie. Cílem územní studie je prověřit v územním detailu potřebnost a realizovatelnost vybraných záměrů navrhované koncepce silniční dopravy na území Jihomoravského kraje, jež byly vymezeny v podobě územních rezerv. Podrobné odůvodnění závěru je uvedeno v Odůvodnění Návrhu ZÚR JMK v kapitole G.9. (k bodu 438).

K uvedenému doplňujeme, že Aktualizací č. 1 PÚR ČR je stanoven úkol pro Metropolitní rozvojovou oblast Brno – pořídit územní studii řešící zejména vazby veřejné infrastruktury. Návrhem ZÚR JMK uložená „Územní studie nadřazené dálniční a silniční sítě v jádrovém území OB3 Metropolitní rozvojové oblasti Brno“ tak plní úkol stanovený Jihomoravskému kraji PÚR ČR.

MŽP vydalo k návrhu ZÚR JMK stanovisko podle § 10g zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí a o změně některých souvisejících zákonů ve znění pozdějších předpisů (stanovisko SEA) dne 05.01.2016. K územní studii MŽP ve stanovisku uvedlo cit.: „Návrh ZÚR JMK obsahuje řadu záměrů s potenciálem přispět ke zlepšení kvality ovzduší (zkvalitnění a zkapacitnění veřejné dopravy [nové terminály

IDS, modernizace a výstavba železničních tratí], vyvedení dopravy mimo obytnou zástavbu [obchvaty obcí], stavby plynovodů a teplovodů [předpoklad nahrazení alespoň části lokálních topenišť] aj.), pokračující absence ZÚR JMK by naopak mohla bránit rozvoji v některých oblastech a v konečném důsledku implikovat zhoršování imisní zátěže. V dané situaci proto MŽP považuje za nejvhodnější dokončit pořizování stávajícího návrhu ZÚR JMK a následně urychleně zpracovat aktualizaci zásad, respektující výsledky vypracované územní studie.“ Ve stanovisku MŽP stanovilo mj. požadavek „Bezodkladně po pořízení územní studie zajistit komplexní dořešení problematiky uspořádání nadřazené silniční sítě v jádrovém území metropolitní oblasti Brno převedením vybraného řešení do návrhové části ZÚR JMK v rámci jejich aktualizace tak, aby byly vytvořeny územní podmínky a předpoklady pro možnou přípravu a zahájení realizace celého souboru rozhodujících dopravních staveb vybraného koncepčního scénáře, které v cílové podobě umožní vytvořit plnohodnotné podmínky pro ochranu zdraví obyvatel a životního prostředí.

Pořizovatel ZÚR JMK nesouhlasí s názorem, že „odkládá dokončení ZÚR JMK pro celé území kraje“. Z výše uvedeného je zřejmé, že s ohledem na komplikovanost centrálního území kraje a potřebnost prověření záměrů, které se v něm kumulují, v podrobnějším měřítku, pořizovatel pouze využívá ve prospěch kvality budoucího řešení relevantní nástroje územního plánování.

K trasování dálnice D43 (rychlostní silnice R43) uvádíme, že koncepce dopravy v Jihomoravském kraji, uplatněná v ZÚR JMK, navazuje na dlouhodobě sledované zásady a principy rozvoje území včetně nadřazené dopravní infrastruktury. Aktuálně zohledňuje a zapracovává strategie a principy platných oborových dokumentů schválených vládou ČR, především Dopravní politiku České republiky pro období 2014 – 2020 s výhledem do roku 2050 (Usnesení vlády ČR č. 449/2013 Sb.), Dopravní sektorovou strategii, 2. fázi (Usnesení vlády ČR č. 850/2013 Sb.) a dále Politiku územního rozvoje.

V Dopravní politice České republiky je k problematice urychlení přípravy staveb uvedeno: „... dopravní infrastruktura přináší občanům pozitiva, avšak projekty mohou být teoreticky realizovány ve více variantách, které se liší náklady, délkou přípravy záměru, územní prostupností a svými negativními vlivy na životní prostředí, zejména pak na životní podmínky občanů žijících v blízkosti nové infrastruktury. Zároveň návrh projektů může naopak usnadnit životní podmínky obyvatel na jiném místě. Dopravní infrastruktura je nákladná a dlouhodobá investice, a proto posouzení jednotlivých variant včetně hodnocení vlivu na životní prostředí musí být důkladné a s účastí veřejnosti. Celý proces je vždy velmi náročný a může probíhat jen za předpokladu konstruktivního přístupu všech stran.“

V rámci Dopravní sektorové strategie je chybějící úsek silnice R43 Brno – Staré Město identifikován jako nedostatek jednak z hlediska kompletnosti sítě TEN-T, jednak z hlediska dobudování plánované sítě dálnic a rychlostních silnic. Je zde však také uvedeno, že „s ohledem na prioritizaci opatření, výsledky ekonomického hodnocení, dostupné finanční zdroje a složitost povolovacích procesů nebude v horizontu do roku 2030 zřejmě možné dostavět rychlostní silnici R43 v úseku Svitávka – Staré Město“.

Dále z Dopravní sektorové strategie citujeme: „**R43 Troubsko – Staré Město** (clustery CS025P Troubsko – Kuřim, projekt S165; CS4199aN Kuřim – Svitávka, projekt S322; CS199bN Svitávka – Staré Město, projekt S321): Ve vztahu k těmto clusterům, resp. projektům, je třeba primárně zajistit jejich nezpochybnitelnou územní stabilizaci v Zásadách územního rozvoje Jihomoravského kraje. V severní části na území Pardubického kraje je trasa územně stabilizována. Poté je třeba v rámci územně definovaných koridorů provést hodnocení konkrétního trasování v rámci procesu EIA. Souhlasné stanovisko MŽP v rámci procesu EIA bylo prozatím vydáno pouze ve vztahu k projektu S322 (Kuřim – Svitávka). S ohledem na očekávatelné komplikace v průběhu investorské přípravy těchto projektů a s ohledem na výsledky hodnocení předmětných clusterů v Knize 8 není počítáno s realizací těchto projektů v období 2014 – 2020. V rámci přípravných prací je třeba volit obhajitelné technicko-ekonomické řešení celého tahu.“ Dále se zde uvádí, že „.... R43 v současné době nemůže plnit roli projektu pro zvýšení absorpční kapacity finančních prostředků, neboť není dostatečně investorsky připravena. Z uvedeného důvodu jsou pro zvýšení absorpční kapacity sledovány jiné připravenější projekty, byť jejich důležitost v rámci systému byla shledána jako nižší než potřeba nové stopy silniční komunikace mezi D1 a I/35 (R35).“

Výše uvedené časové horizonty a jejich odůvodnění prokazují, že možnost čerpání dotací z „Operačního programu Doprava 2014-2020“ pro záměr R43 (dle současné právní úpravy dálnice D43) není determinována pouze postupem zvoleným v ZÚR JMK (prověření dopravní sítě cestou územní studie), ale roli zde hrají další významné faktory mimo oblast územního plánování, které možnost využití programu (v němž výdaje na projekty musí být vynaloženy nejpozději do 31.12.2023) z časových důvodů prakticky vylučují.

K odlišnému přístupu k „rozhodování kraje o D43“ v současnosti oproti roku 2011 uvádíme: JMK v souladu se

stavebním zákonem zahájil v roce 2007 pořizování ZÚR, které v roce 2011 vydal. Po vydání zrušujícího rozsudku NSS v roce 2012 JMK neprodleně zahájil pořizování nových ZÚR JMK. NSS nezpochybnil koncepci ZÚR JMK, ale uvedl nový náhled na posouzení kumulativních a synergických vlivů v procesu SEA. Do rozhodnutí soudu probíhalo hodnocení SEA v ZÚR v ostatních krajích obdobně, proto JMK nepředpokládal nedostatky v dokumentaci; tento předpoklad byl potvrzen i souhlasným stanoviskem SEA k následně zrušeným ZÚR JMK. Nejvyšší správní soud tak svým rozsudkem k ZÚR JMK vyslovil jiný právní názor, než jaký do té doby státní správa zastávala.

JMK si je vědom důsledku rozsudku soudu a složitosti posuzování kumulativních a synergických vlivů. Součástí dokumentace Vyhodnocení vlivů ZÚR JMK na životní prostředí (dokumentace SEA) je proto „Metodické vysvětlení“ (Příloha č. 1), kde je popsán metodický přístup ke zpracování jednotlivých kapitol dokumentace, v opodstatněných případech jsou popsány úvahy, které zpracovatele vedly ke zvolenému způsobu zpracování vyhodnocení. Dokumentaci SEA se podrobně zabývalo MŽP ve stanovisku SEA ze dne 05.01.2016, k vyhodnocení nemělo z hlediska zvoleného metodického přístupu výhrady.

Co se týče možnosti rozhodnutí o výběru variant v rámci současně zpracovaných ZÚR JMK, je třeba vzít v úvahu skutečnost, že do procesu pořizování nových ZÚR JMK také výrazně zasáhla novela SZ (účinná od 01. 01. 2013), která omezila podrobnost řešení příslušející jednotlivým druhům ÚPD. V rámci ZÚR JMK není možné dosáhnout takové úrovně znalostí o území, záměrech a jejich kumulovaných a synergických vlivech, která je potřebná k dostatečně kvalifikovanému a podloženému rozhodnutí o variantách.

Podkladem pro aktualizaci ZÚR JMK a invariantní vymezení zásadních infrastrukturních záměrů dálniční a silniční sítě v jádrovém území rozvojové oblasti Brno jako veřejně prospěšné stavby s předpokladem možného zahájení jejich projektové a realizační přípravy bude výsledek územní studie.

Námítka č. 2: Územní rezerva pro D43 ve variantě „německá“ neměla nikdy být navržena a je ji třeba ze ZÚR vypustit **se zamítá**.

Odůvodnění:

Vyslovený názor, že „realizace komunikace D43 v této trase prakticky není možná“, je subjektivním názorem podatele, se kterým nelze souhlasit. Důvody uvedené v podání akcentují ve vztahu k trasování rychlostní silnice R43 (dálnice D43) hledisko ochrany zastavěných území obcí, obyvatel a přírodních hodnot území. Je však nezbytné vzít v potaz, že kritéria pro plánování dopravních tras jsou multidisciplinárního charakteru, zváženy a zohledněny musí být nejrůznější aspekty, nejen negativní vlivy na obyvatelstvo, ale v neposlední řadě také přepravní účinnost a vlivy na různé složky životního prostředí, které je třeba posoudit v širších souvislostech. Při malé podrobnosti, kterou umožňuje měřítko ZÚR JMK, není možné porovnat uvedené parametry na potřebné úrovni.

V Dopravní politice České republiky pro období 2014 –2020 s výhledem do roku 2050 (Usnesení vlády ČR č. 449/2013 Sb.) je zcela případně konstatováno, že „... dopravní infrastruktura přináší občanům pozitiva, avšak projekty mohou být teoreticky realizovány ve více variantách, které se liší náklady, délkou přípravy záměru, územní prostupností a svými negativními vlivy na životní prostředí, zejména pak na životní podmínky občanů žijících v blízkosti nové infrastruktury. Zároveň návrh projektů může naopak usnadnit životní podmínky obyvatel na jiném místě. Dopravní infrastruktura je nákladná a dlouhodobá investice, a proto posouzení jednotlivých variant včetně hodnocení vlivu na životní prostředí musí být důkladné a s účastí veřejnosti. Celý proces je vždy velmi náročný a může probíhat jen za předpokladu konstruktivního přístupu všech stran.“

Jak je mj. uvedeno v odůvodnění námítky, územní rezervy se z hlediska vlivů na životní prostředí ani dopadů na veřejné zdraví neposuzují (§ 36 odst. 1 stavebního zákona), neboť účelem územní rezervy je chránit území pro záměr, který nelze bez prověření potřeby realizace a jeho plošných nároků umístit do území. Na základě principu předběžné opatrnosti je však ve Vyhodnocení vlivů ZÚR JMK na udržitelný rozvoj území (v příloze č. 3 „Informativní údaje k územním rezervám“) popsána problematika, které musí být při prověřování možností budoucího využití pro daný účel a při upřesnění vymezení koridoru věnována zvýšená pozornost. Účelem informativního přehledu je upozornit na skutečnosti, kterým je nutné při budoucím prověřování věnovat pozornost, tj. neměly by být opomenuty.

Při předběžném posouzení koridorů územních rezerv neshledal projektant u žádného z koridorů takový střet se zájmy ochrany životního prostředí dle jednotlivých složek, který by vyloučil již v této fázi realizovatelnost záměru, pro nějž byla územní rezerva vymezena.

V informativním přehledu je mj. zahrnuta oblast „Biologická rozmanitost, fauna, flóra“, kde jsou u každého

hodnoceného úseku uvedeny i příslušné evropsky významné lokality, přírodní památky a další chráněná území včetně těch jmenovaných v podání. V upozornění SEA koridoru pro územní rezervu RDS34-A (dálnice D43 v úseku Kuřim – Lysice; varianta „Německá“) je uvedeno, že při dalším prověřování možnosti využití vymezeného koridoru je nutné věnovat pozornost (kromě dalšího) – minimalizaci vlivů na zvláště chráněná území přírody (přírodní památky Krkatá Bába, Malhostovické kopečky, Čtvrtky za Bořím a Zlobice) a lokality soustavy NATURA 2000 (EVL Malhostovické kopečky, EVL Zlobice), a dále optimalizaci trasy v rámci koridoru s cílem minimalizace dopadů na obytnou zástavbu, zajistit splnění hlukových limitů.

Způsob respektování chráněných území v koridoru územní rezervy RDS34-A v návrhu ZÚR JMK je popsán v textové části odůvodnění, z níž citujeme: „Koridor vychází z MÚK Kuřim, prochází mezi obcemi Drásov a Malhostovice. V prostoru bezprostředně sousedícím s EVL Malhostovické kopečky je na základě stanoviska MŽP k posouzení vlivů provedení záměru na životní prostředí podle § 10 zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí a v souladu s návrhem studie „Rychlostní silnice R43 Kuřim – Svitávka“ (HBH Projekt, s. r. o., 2012) veden v oddálené poloze od EVL Malhostovické kopečky. Koridor přechází přes přírodní památku Krkatá Bába, v projektové dokumentaci je tento úsek technicky řešen estakádou nad přírodní památkou s vyloučením potenciálního střetu. Dále koridor východně míjí obec Žernovík, ve východní poloze se vyhýbá přírodní památce Čtvrtky za Bořím a končí mimoúrovňovou křižovatkou MÚK Lysice.“

Varianty územní rezervy D43 ve variantě „Německé a „Optimalizované MŽP“ budou mimo jiné předmětem podrobného prověřování v rámci „Územní studie nadřazené dálniční a silniční síti v jádrovém území OB3 Metropolitní rozvojové oblasti Brno“, uložené ZÚR JMK. Tato územní studie v podrobnějším měřítku prověří a upřesní i návrh koridoru pro D43 včetně všech souvisejících staveb s ohledem na možné varianty vedení, realizovatelnost technického řešení i požadavky ochrany životního prostředí a lidského zdraví. Výsledky územní studie budou podkladem pro výběr výsledné varianty D43 a upřesnění koridoru jako veřejně prospěšné stavby v aktualizaci ZÚR JMK.

Úkolem uvedené územní studie (viz rámcový obsah územní studie v bodě 438 textové části I. návrhu ZÚR JMK) je *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.* Při prověřování má územní studie mj. *zohlednit strukturu osídlení a limity využití území včetně zastavěných území, prověřovaná řešení směřovat k dopravní účinnosti řešení, minimalizaci negativních vlivů na obyvatelstvo, lidské zdraví a životní prostředí, na přírodu, krajinu a krajinný ráz území.*

Při zpracování územní studie budou použity aktuální mapové podklady v podrobnějším měřítku, zohledněna pak může být aktuální situace v území.

Námítka č. 3: Neakceptovatelnost odkládání dořešení ZÚR JMK s ohledem na nepřijatelné životní podmínky v okolí stávající silnice I/43 v situaci, kdy existuje kvalitní trasování D43 (tzv. „Optimalizovaná“ varianta) **se zamítá.**

Odůvodnění:

K údajnému odkládání dořešení ZÚR JMK jsme se vyjádřili již v rámci námítky č. 1.

Varianty D43 v jádrovém území rozvojové oblasti OB3 Brno s napojením na dálnici D1 jsou z důvodů především složitosti územních podmínek příměstského prostoru, vysokých nároků na dopravu generovaných potřebami krajského města a druhé největší metropole v České republice dlouhodobě prověřovány a zkoumány. Varianta „Optimalizovaná“ v úseku Černá Hora – Kuřim – dálnice D1 je pouze jednou z možných variant, která v úseku Kuřim – D1 představuje maximální oddálení dálnice do stopy Boskovické brázdy. Vedení D43 Boskovickou brázdou skýtá oproti poloze Bystrcké relativně snazší územní průchodnost.

Rozhodnutí o výsledné variantě však musí respektovat i jiné požadavky a podmínky, zejména pak dopravně inženýrské včetně přepravní využitelnosti a dopravní účinnosti dané komunikace. Z hlediska dopravní účinnosti, kdy cca 82% dopravy ve směru sever – jih představuje doprava zdrojová a cílová vázaná na město Brno a jeho příměstské části, je D43 v takto oddálené poloze využitelná pouze částečně. Z výsledků modelování dopravy a prognózy dopravy se ukazuje, že pro výhledovou intenzitu dopravy ve stopě Boskovickou brázdou by z hlediska kapacity postačovala komunikace v kategorii silnice I. třídy, přičemž by zásadně vzrostly nároky na kapacitní silniční infrastrukturu pro zdrojovou a cílovou dopravu v poloze blíže k Brnu.

Z důvodů složitosti a komplexnosti celé problematiky, kdy výběr výsledné varianty D43 v úseku Kuřim – dálnice

D1 je úzce spjatý s celkovým dopravním systémem a řešením jádrového území rozvojové oblasti OB3 Brno včetně vnitřního prostoru a komunikační sítě Brna – VMO a MMO (D43 – součást třístupňové ochrany Brna), ZÚR JMK ukládají zpracování „Územní studie nadřazené dálniční a silniční síť v jádrovém území OB3 Metropolitní rozvojové oblasti Brno“. Tato územní studie v podrobnějším měřítku prověří všechny potřebné souvislosti, potřebu a řešení doprovodných komunikací a návazností na nižší komunikační síť, upřesní i návrh a potřebnou šířku koridoru pro D43 včetně všech souvisejících staveb s ohledem na možné varianty vedení, realizovatelnost technického řešení i požadavky ochrany životního prostředí a lidského zdraví. Výsledky územní studie budou podkladem pro výběr výsledné varianty i vymezení koridoru D43 jako veřejně prospěšné stavby v aktualizaci ZÚR JMK.

Pořizování územní studie bude zahájeno bezodkladně po vydání ZÚR JMK. Poté bude bezodkladně pořízena aktualizace ZÚR JMK.

Důvodem, proč D43 v úseku Kuřim – Lysice není vymezena jako veřejně prospěšná stavba s možným zahájením projektové a realizační přípravy je především zabránit případnému riziku, že bude realizována D43 ve směru od severu až po Kuřim dříve, než bude realizován navazující úsek Kuřim – dálnice D1. To by znamenalo zavedení dopravy v prostoru Kuřimi na stávající kapacitně nevyhovující silnici I/43 s průchodem Brnem přes VMO a vnitroměstské komunikace. Taková situace by zcela paralyzovala celý silniční a komunikační systém Brna a okolí a znamenala by zásadní zhoršení podmínek životního prostředí a lidského zdraví.

V požadavcích stanoviska MŽP se v tomto smyslu ukládá: „... vymežit koridor pro záměr D43 jako ucelený komplex staveb, prověřených na základě zadané územní studie. Koridor pro záměr D43 v úseku Kuřim – Lysice může být v ZÚR JMK vymezen nejdříve po dořešení trasování koridoru pro záměr D43 v úseku D1 – Kuřim, neboť výběr jedné z variant prvně uvedeného úseku předjímá řešení návaznosti záměru jižně od Kuřimi. Řešením tak může být převedení obou úseků záměru do územní rezervy v rámci aktuálních zásad a následně jejich zahrnutí do návrhové urychleně zpracované aktualizace ZÚR JMK...“.

Negativní dopady stávající silnice na I/43 na životní podmínky v obcích, kterými prochází, jsou nezpochybnitelné. Situace však, jak plyne z výše uvedeného, nemůže být řešena separátně, ale v rámci celkového uspořádání dálniční a silniční sítě v jádrovém území OB3 metropolitní rozvojové oblasti Brno a především ve vazbě na navrhovanou dálnici D43. Z tohoto předpokladu evidentně vychází také obsah námítky. I přes naléhavost však není možné řešení „urychlit“ nedostatečně podloženým výběrem některé z variant.

Námítka č. 4: Nesprávné vyhodnocení varianty Optimalizované v hodnocení vlivů (SEA) **se zamítá.**

Odůvodnění:

Pořizovatel ZÚR JMK nesouhlasí s tvrzením, že vyhodnocení varianty „Optimalizované MŽP“, ve „Vyhodnocení vlivů ZÚR JMK na životní prostředí“ (tzv. SEA) je nesprávné. Jedná se o subjektivní názor podatele. Správnost vyhodnocení je garantována zpracováním autorizovanou osobou projektanta.

Námítka obsahuje nepřesnost, ve vyhodnocení SEA není uvedeno, že rozdíly mezi variantami jsou malé, ale že nejsou zásadní, což je podstatný rozdíl ve formulaci.

Varianta Německá je v kontaktu s obytnou zástavbou v lokalitách Malhostovice – Drásov, Vsechovice – Skalička a Malá Lhota, varianta Optimalizovaná MŽP pak v lokalitách Lažany, Újezd u Černé Hory a Malá Lhota (lokálně). Vzdálenosti komunikace od nejbližší zástavby budou v obou variantách silně záviset na poloze trasy v rámci posuzovaného koridoru. Větší vlivy u nejbližší zástavby byly jednoznačně identifikovány u varianty Německé, na druhou stranu její celkový průchod kolem zástavby je kratší (jde „napříč“ vůči obcím), zatímco varianta Optimalizovaná MŽP obchází Lažany, Újezd a Lipůvku v delších úsecích.

Z výše uvedených důvodů považujeme závěr, že:

- a) vhodnější je varianta Optimalizovaná MŽP
 - b) rozdíl mezi touto variantou a variantou Německou není zásadní
- nadále za platný a oprávněný.

K této otázce je zapotřebí ještě uvést jednu skutečnost, která se týká hlukové zátěže. Při přípravě silničních staveb je protihluková ochrana projektována právě na úroveň limitů. To znamená, že pokud daná komunikace vyvolává u nejbližší zástavby nadlimitní zátěž, pak bližší komunikace bude muset být vybavena rozsáhlejšími protihlukovými zdmi a vzdálenější komunikace méně rozsáhlými – ale výsledná hodnota, naměřená u zástavby

bude v obou případech stejná, a to těsně podlimitní.

Dopady obou variant na území obcí a jejich obyvatel budou spolu s dalšími kritérii podrobněji hodnoceny v rámci územní studie uložené v ZÚR JMK, jejíž součástí bude hluková a rozptylová studie.

Pořadí	N 10	Datum	13.06.2016	KEVIS kód	–	Č. j.	JMK 91847/2016					
Obec (identifikační údaje)	název obce:		obec Újezd u Černé Hory									
	osoba oprávněná jednat jménem obce:		Mgr. Alice Šuhájková, starostka									
Adresa / sídlo		Újezd u Černé Hory čp. 7, 679 63 Lipůvka										
Téma		Doprava silniční										
Téma – jiné		Plynárenství										
Námítky <u>Vymezení území dotčeného námitkou:</u> Správní území obce Újezd u Černé Hory <u>Obsah námítky:</u> 1. Obec Újezd u Černé Hory nesouhlasí s vymezením územní rezervy RDS31-B pro dálnici D43 úsek Kuřim – Lysice; varianta „Optimalizovaná MŽP“ a požaduje její vypuštění z návrhu ZÚR JMK. 2. Obec Újezd u Černé Hory nesouhlasí se způsobem vymezení koridoru TEP05 v místech přiblížení k zastavěnému území, především v místech křížení se silnicí III/37177 a požaduje úpravu vymezení tohoto koridoru. <u>Odůvodnění námítky:</u> ad 1. Obec již ve své připomínce předané v rámci společného jednání deklarovala jasnou podporu variantě „Německá“, která je nyní vymezena jako územní rezerva RDS34-A. Tato varianta je z hlediska dopravního i z hlediska vlivů na okolní obce podstatně šetrnější, než je varianta B, která se v blízkosti zastavěného území obce Újezd u Černé Hory dostává do značně členitého území s výrazným terénním převýšením, které by bylo možné řešit pouze náročnými inženýrskými stavbami. Koridor se v místě křížení se silnicí III/37177 ve směru na Lažany dostává do zcela nevhodné blízkosti zastavěného území obce. Pokud vycházíme ze skutečnosti, že se koridorem rozumí plocha, ve které může být kdekoli umístěno těleso silnice, pak by v případě trasování u západního okraje koridoru předpokládané silniční ochranné pásmo zasáhlo hluboko do zastavěného území obce. V odůvodnění vymezení územní rezervy RDS31-B se uvádí, že je nutné, aby obě trasy byly vymezeny jako územní rezervy až do doby, kdy bude územní studií dorešeno trasování koridoru pro záměr D43 v úseku D1 – Kuřim. Uvedené zdůvodnění však není dostatečné. Úsek D1 – Kuřim je trasován pomocí tří koridorů územních rezerv, nicméně všechny tři se stýkají u Kuřimi a to takovým způsobem, že je všechny lze napojit na variantu „Německou“. Pak ovšem není nutné držet v dokumentaci i variantu „Optimalizovaná MŽP“. Tato varianta by případně mohla přicházet v úvahu, až by bylo zcela jasné, že variantu „Německá“ nelze v žádném případě vybudovat. A to by navíc muselo být prokázáno, že neexistuje žádné jiné lepší řešení. Za těchto okolností obec doporučuje, aby byla nejprve podrobně prověřena varianta „Německá“ z hlediska možné eliminace negativních vlivů na okolí při zohlednění námitek okolních obcí. Měla by být provedena revize původního výškového uspořádání trasy, v místech, ve kterých se trasa přibližuje k zastavěnému území, kde by bylo vhodné využít zářezů, popř. tunelů, případně by bylo možné provést dílčí úpravy trasy i za cenu snížení návrhové rychlosti. I při zohlednění všech těchto úprav by bylo využití varianty „Německá“ nepochybně efektivnější, než zkoumání další mnohem náročnější trasy, která přes veškerou snahu nemůže přinést dopravně i finančně výhodnější řešení. ad 2. Obec již ve své připomínce předané v rámci společného jednání požadovala zpřesnění vymezení koridoru tak, aby byl vymezen ve vzdálenosti min 160 m od okraje zastavěného území, tj. aby bezpečnostní pásmo plynovodu nemohlo zasahovat do zastavěného území. V zamítnutí připomínky se uvádí, že měřítko ZÚR neumožňuje přesnější vymezení koridoru. Toto tvrzení neodpovídá skutečnosti. Při šířce koridoru 320 m bude												

v mapě v měřítku 1 : 100 000 vymezen opravdu pouze v šířce 3,2 mm, nicméně ve stejné dokumentaci je vymezen např. koridor pro vodovod o šířce pouhých 100 m (v mapě 1 mm). Pokud je tedy možné vymezit koridor pro vodovod v šířce 100 m, pak je možné vymezit stejně široký koridor i pro plynovod. Přenášení odpovědnosti při zpřesnění vymezení koridoru pouze na území plán není možné, neboť jakékoliv zpřesnění koridoru musí být odsouhlaseno krajským úřadem, který je pořizovatelem ZÚR a zároveň nadřízeným orgánem územního plánování. Pokud nebude úřad se zpřesněním souhlasit, bude i v územním plánu koridor vymezen v plné šířce 320 m.

Vyhodnocení námitek

1. námitka požadující vypuštění územní rezervy RDS31-B pro dálnici D43 úsek Kuřim – Lysice; varianta „Optimalizovaná MŽP“, **se zamítá.**

Odůvodnění:

Pořizovatel ZÚR JMK bere na vědomí opakovanou podporu vedení dálnice R43 v úseku Kuřim – Lysice ve variantě „Německá“, která je nyní v návrhu ZÚR JMK vymezena jako územní rezerva RDS34-A. Zároveň podotýká, že byla z návrhu ZÚR JMK vypuštěna varianta „Malhostovická“, kterou obec Újezd u Černé Hory označila v rámci společného jednání o ZÚR JMK jako „absolutně nepřijatelnou“, a to mj. i na základě připomínek veřejnosti a obcí.

K požadavku obce na vypuštění územní rezervy pro variantu „Optimalizovaná MŽP“ z návrhu ZÚR JMK a přednostní podrobné prověření varianty „Německé“ uvádíme následující:

Stavební zákon definuje územní rezervy jako „plochy a koridory vymezené s cílem stanovit jejich využití, jehož potřebu a plošné nároky je nutno prověřit. V územní rezervě jsou zakázány změny v území, které by mohly stanovené využití podstatně ztížit nebo znemožnit. Změnit územní rezervu na plochu nebo koridor umožňující stanovené využití lze jen na základě aktualizace zásad územního rozvoje“.

Tedy i plocha územní rezervy pro variantu „Optimalizovaná MŽP“ je v ZÚR JMK navržena z důvodů územní ochrany. Pokud by se vyčkávalo na případné prokázání nerealizovatelnosti varianty „Německé“ (jak navrhuje), mohlo by mezitím dojít ke změnám v území, které by mohly variantní trasu znemožnit či zkomplikovat.

K územním rezervám uvedl Nejvyššího správního soudu ve svém rozsudku č. 1 Ao 7/2011-526 k ZÚR JMK ze dne 21. června 2012 v článku [158] cit.: „K tomu je třeba podotknout, že vymezení územní rezervy nepředstavuje stavební uzávěru, byť se jí v některých ohledech může zdánlivě podobat. V území je i nadále možno činit změny, ovšem s výjimkou těch, které by znemožnily či podstatně ztížily budoucí využití území způsobem, pro nějž má být území prověřeno. Jelikož jde o územní rezervu pro koridor dopravní infrastruktury, lze z povahy věci předpokládat, že podrobnější územněplánovací dokumentací bude územní rezerva zpřesněna tím způsobem, aby vedla mimo dosud zastavěné území, tedy po pozemcích náležejících do zemědělského půdního fondu, popř. pozemcích určených k plnění funkcí lesa. Na těchto pozemcích provozované aktivity, tj. zemědělská výroba a lesní hospodaření, stejně jako stav tohoto území nemohou být vymezením územní rezervy dotčeny“.

Pořizovatel ZÚR JMK považuje zdůvodnění pro vymezení územní rezervy RDS31-B pro dálnici D43 v úseku Kuřim – Lysice za dostačující. Naopak velkým zjednodušením problematiky je závěr obce, že pokud se všechny tři koridory územních rezerv v úseku D1 – Kuřimi stýkají u Kuřimi tak, že všechny lze napojit na variantu „Německou“, pak není nutné držet v dokumentaci i variantu „Optimalizovanou MŽP“. V textové části odůvodnění ZÚR JMK je uvedeno (ve stručném souhrnu podstatného) následující:

Po zhodnocení dopravního vytížení a efektivity dálnice D43 v úseku Kuřim – Lysice s dopadem do navazující sítě s využitím výsledků oborového podkladu (model 2014) je možné potvrdit jednoznačnou potřebnost kapacitní silnice, která ve všech variantách bude vždy vykazovat dostatečnou vytíženost a tedy ekonomickou návratnost investice. Výsledky modelu 2014 rovněž potvrzují, že rozhodující je stabilizace a realizace D43 v **celém úseku Lysice – dálnice D1**. Výběr výsledné varianty D43 a její polohy v nejproblémovějším úseku D1 – Kuřim do značné míry ovlivňuje výběr varianty a polohu navazujícího úseku D43 Kuřim – Lysice. To je dáno především **potřebou zajištění prostorových návazností obou dálničních úseků, plynulostí trasy v normativních technických parametrech, přepravní účinnosti celého úseku D1 – Kuřim – Lysice i potřebnou vazbou na silniční síť nižšího řádu (poloha MÚK)**. Výběr varianty koridoru D43 v úseku Kuřim – Lysice zároveň ovlivní navázání koridoru dálnice D43 v úseku Kuřim – Lysice západně od Kuřimi. Převedení koridoru D43 v úseku Kuřim – Lysice do územní rezervy současně umožňuje v rámci územní studie (k územní studii – viz níže) **prověřit**

kombinaci variant D43 v úsecích D1 – Kuřim a Kuřim – Lysice a nalézt z nich nejvhodnější kombinaci.

Z uvedených argumentů obsažených v odůvodnění ZÚR JMK vyplývá, že variantnost možného řešení koridoru D43 v úseku Kuřim – Lysice (a tedy i vymezení územní rezervy pro variantu „Optimalizovanou MŽP“) má opodstatnění pro další hledání celkově nejvhodnější trasy. Přitom je třeba vzít v potaz, že kritéria pro plánování dopravních tras jsou multidisciplinárního charakteru, neboť musí být zváženy a zohledněny nejrůznější aspekty, nejen ochrana zastavěných území obcí a omezení negativních vlivů na zdraví občanů, ale v neposlední řadě také přepravní účinnost a vlivy na životní prostředí, které je třeba posoudit v širších souvislostech. Při malé podrobnosti, kterou umožňuje měřítko ZÚR JMK, není možné porovnat uvedené parametry na potřebné úrovni.

Oba úseky D43 (D1 – Kuřim a Kuřim – Lysice) jsou proto zahrnuty v rozsahu „Územní studie nadřazené dálniční a silniční sítě v jádrovém území OB3 Metropolitní rozvojové oblasti Brno“, jejíž zpracování je uloženo Návrhem ZÚR JMK. Cílem územní studie je prověřit v územním detailu potřebnost a realizovatelnost vybraných záměrů navrhované koncepce silniční dopravy na území Jihomoravského kraje, jež byly vymezeny v podobě územních rezerv. Jedním z úkolů územní studie je (viz rámcový obsah územní studie v bodě 438 textové části I. návrhu ZÚR JMK) „*prověřit varianty dálnice D43 v úseku dálnice D1 – Kuřim se zohledněním návaznosti na varianty D43 navazujícího úseku Kuřim – Lysice z hlediska dopravní účinnosti v celém systému silniční a komunikační sítě OB3 metropolitní rozvojové oblasti Brno a města Brna, územních nároků a v koordinaci s navazujícími záměry*“. Při prověřování má územní studie mj. *zohlednit strukturu osídlení a limity využití území včetně zastavěných území, prověřovaná řešení směřovat k dopravní účinnosti řešení, minimalizaci negativních vlivů na obyvatelstvo, lidské zdraví a životní prostředí, na přírodu, krajinu a krajinný ráz území*.

Územní studie se stane podkladem pro následnou aktualizaci ZÚR JMK.

2. námitka požadující úpravu vymezení TEPO5 v místech přiblížení k zastavěnému území, především v místech křížení se silnicí III/37177, **se zamítá**.

Odůvodnění:

Záměr na koridor pro umístění VTL plynovodu (nad 40 barů) spojující kompresorovou stanicí Kralice nad Oslavou (v Kraji Vysočina) s navrženou kompresorovou stanicí Bezměrov (ve Zlínském kraji) je sledován v ÚAP JMK, podklad poskytl správce přenosové sítě – NET4GAS, s. r. o. V ZÚR JMK vymezený koridor TEPO5 zpřesňuje koridor P10, vymezený v politice územního rozvoje pro posílení vnitrostátní trasy pro přepravu plynu (Hrušky – Příbor), procházející územím více krajů. Šířka v ZÚR JMK vymezeného koridoru 320 m zohledňuje skutečnost šířky bezpečnostního pásma plynovodu a variabilního průchodu územím a umožňuje dostatečnou variabilitu umístění plynovodního potrubí i s ohledem na zastavěná území a zastavitelné plochy obcí.

Dle ust. § 43 odst. 3 stavebního zákona *územní plán v souvislostech a podrobnostech území obce zpřesňuje a rozvíjí cíle a úkoly územního plánování v souladu se zásadami územního rozvoje*; v případě záměru na VVTL plynovod je nutné v územním plánu koridor zúžit dle konkrétních podmínek v území i jiných záměrů na využití území. Při zpřesňování vymezení koridoru územním plánem se tedy v žádném případě nejedná o přenášení zodpovědnosti, ale o princip subsidiarity (tj. přenesení rozhodování na co nejnižší, bezprostřední úroveň) zakotvený stavebním zákonem. Dle něj záměry v podrobnostech území obce zpřesňuje územní plán, nikoliv zásady územního rozvoje, což obci umožňuje (ve spolupráci se správcem přenosové sítě a ve vazbě na sousední správní území) zohlednit v maximální možné míře své zájmy a potřeby; záměr může být umístěn v koridoru tak, aby bezpečnostní pásmo neovlivňovalo zastavěné či zastavitelné území obce. Větší šíře koridoru v ZÚR je v tomto směru spíše výhodou, umožňující větší variabilitu řešení.

Údajná nutnost „odsouhlasení“ krajským úřadem neodpovídá zcela skutečnosti. Krajský úřad jako nadřazený orgán územního plánování vydává stanovisko k návrhu územního plánu pouze z hlediska zajištění koordinace využívání území s ohledem na širší územní vztahy a z hlediska souladu s politikou územního rozvoje a s územně plánovací dokumentací vydanou krajem. Pokud se tedy koridor upřesněný v územním plánu bude nacházet uvnitř koridoru vymezeného v ZÚR JMK a bude současně zajištěna koordinace v rámci širších vztahů, nemůže se zpřesněním koridoru v územním plánu „nesouhlasit“.

Otázkou možností upřesňování šíře koridorů v územních plánech obcí se zabýval rozsudek Nejvyššího správního soudu č. 1 Ao 7/2011-526 k ZÚR JMK ze dne 21. června 2012. V článku [268] rozsudku soud uvedl cit.: „*Soud se neztotožňuje ani s druhou částí námítky týkající se nepřiměřené šíře koridorů a proměnlivosti této šířky. Šíře dané plochy či koridoru by měla být kompromisem mezi požadavkem přesného vymezení, který minimalizuje počet osob potenciálně dotčených na právech, a požadavkem ponechání dostatečného prostoru, který v nižších*

stupních územně plánovacích nástrojů umožňuje variantní řešení a upřesnění daného záměru. Mezi šířkou koridoru a zásahem do právní sféry tak není přímá úměra. Větší šířka koridoru naopak poskytuje nástrojům územního plánování nižšího stupně určitou volnost pro zohlednění konkrétních místních podmínek, jelikož realizace budoucí dopravní stavby nikdy nebude dosahovat celé šíře daného koridoru. Míra přesnosti vymezení ploch a koridorů ovšem nesmí překračovat svojí určitostí daný stupeň územněplánovacího nástroje, a to ani na jednu stranu.“

Pořadí	N 11	Datum	08.06.2016	KEVIS kód	–	Č. j.	JMK 88844/2016
Obec (identifikační údaje)		název obce:	obec Skalička				
		osoba oprávněná jednat jménem obce:	Ing. Jiří Mráz, starosta				
Adresa / sídlo		Skalička 10, 666 03 Skalička					
Téma		Doprava silniční, Územní studie					
Téma – jiné							

Námítky

Obec Skalička reaguje na zveřejnění Návrhu Zásad územního rozvoje Jihomoravského kraje (dále ZÚR JMK). Po projednání v Zastupitelstvu obce Skalička dne 20. 5. 2016 a přijatém usnesení číslo 11 zápisu z tohoto zasedání zastupitelů viz příloha, uplatňuje Obec Skalička níže uvedené námítky:

1. Odkládání dořešení ZÚR JMK s ohledem na nepřijatelné životní podmínky v okolí stávající silnice I/43 v situaci, kdy existuje kvalitní trasování D43 (tzv. „Optimalizovaná“ varianta)

Oddálení vymezení koridoru D43 o minimálně 4 roky je nepřijatelné, neboť občané řady sousedních obcí např. Lipůvky a Lažan, jsou dlouhodobě vystaveni nadměrné zátěži průchodem stávající komunikace I/43 urbanizovaným územím obce, ZÚR nenaplnily svůj základní úkol, který byl od nich očekáván, tedy zbavení těchto obcí dopravní zátěže, a to přesto, zeje k dispozici autorizovaný projekt tzv. „Optimalizované“ varianty D43 navrhuující kvalitní obchvaty obcí.

Tato „Optimalizovaná“ varianta D43 je také kvalitním severním obchvatem Kuřimi, a tedy by umožnila odvést podstatnou část tranzitní dopravy z prostoru Kuřimi a spádově Tišnova. Oddálení rozhodnutí o trase D43 o cca 4 roky také znamená, že občané Kuřimi budou minimálně o 4 roky déle zbytečně zatěžováni.

„Optimalizovaná“ varianta D43 je jedinou známou variantou, která umožňuje komplexně dořešit vedení dopravy ze tří směrů, a to od Blanska, Černé hory a Tišnova, a tím umožňuje důsledné oddělení dopravy tranzitní vzhledem ke Kuřimi a Brnu a dopravy cílové do města Brna. Tranzitní doprava se zachycuje již severně od Kuřimi a je odvedena nejkratší cestou k dálnici D1, tedy nezatěžuje ani Kuřim ani Brno. Vybudování „Optimalizované“ varianty D43 (tj. vybudování nové trasy zejména pro tranzitní dopravu) současně umožňuje k důsledné ochranné Kuřimi a Brna aplikovat dopravně technická opatření, např. vyloučit tranzitní, zejména nákladní, dopravu z tohoto území, a to i s použitím dopravního značení.

Požaduje se definitivní vymezení koridoru D43 v ZÚR JMK.

2. Zahrnutí dálnice D43 od Lysic po dálnici D1 formou územní rezervy (neakceptovatelnost nedořešení ZÚR JMK)

O konečném koridoru dálnice D43 nemá být v ZÚR rozhodnuto a je zde pouze systém několika územních rezerv. Není objasněno, jak je možné, že v roce 2011 kraj o D43 v ZÚR rozhodoval a nyní, tj. o pět let později, rozhodnout nemůže. Je nepřijatelné, že po 16 letech existence krájeje dořešení ZÚR JMK odkládáno o další cca 4 roky a že rozhodování o trase D43 má tedy trvat minimálně 20 let. Takový odklad bude mít nejen negativní vliv na obyvatele JMK, ale povede ke ztrátě Evropských dotací z „Operačního programu Doprava“ (s možným čerpáním pouze do roku 2023). Nedokončení ZÚR tedy znemožňuje zahájení realizace D43 minimálně do roku 2024.

Požaduje se dopracování ZÚR JMK tak, aby byl definitivně vymezen celý logicky provozovatelný úsek od dálnice D1 po Boskovice.

3. Řešení ZÚK JMK bez města Brna a brněnské aglomerace

Je neakceptovatelné schvalovat ZÚR JMK, bez největšího spádového střediska kraje a jeho aglomerace bez vyřešení vstupů a průjezdnosti tohoto správního a ekonomického centra Jihomoravského kraje. Pro tento postup schází v návrhu ZÚR uspokojivé odůvodnění stejně tak jako pro návrh nedořešit územní plánování v nejvíce kritické Části kraje – v 50 obcích brněnské aglomerace. Je neakceptovatelné odložit dokončení ZÚR pro celé území JMK až doby za další cca 3-4 roky, s tím, že nejprve bude pořizována územní studie pro celé jádro kraje.

Požaduje se náprava a nové projednání ZÚR JMK komplexně s Brnem a brněnskou aglomerací a logicky vyřešit přístupy do tohoto „hlavního města“1 Jihomoravského kraje

4. Územní rezerva pro D43 ve variante „německá“ neměla nikdy být navržena a je ji třeba ze ZÚR JMK vypustit

Územní rezervy se sice podle stavebního zákona neposuzují z hlediska dopadů na veřejné zdraví a na životní prostředí, ale i tak vymezení územních rezerv pro páteřní komunikace musí vždy vycházet z takového profesionálního přístupu, že územní rezerva smí být vymezena pouze v lakovém koridoru, kde odborníkovi není známa žádná zásadní překážka k realizaci výstavby předmětné komunikace.

Z tohoto hlediska územní rezerva pro D43 v trase „Německé“ neměla nikdy být v návrhu ZÚR JMK zakreslena, neboť i neodborníkovi je na první pohled zřejmé, že realizace komunikace D43 v této trase prakticky není možná.

Je naprosto nepochybné, že koridor varianty „Německé“ uvažovaný před 75 lety je nepoužitelný i proto, že za toto velmi dlouhé období došlo v území k podstatným změnám a že ze zákona byla posílena ochrana jak obyvatel, tak i přírody, což nelze ignorovat.

V současné době jsou obce Malhostovice a Drásov prakticky srostlé a není zde tedy prostor pro umístění transevropské dálniční komunikace D43 systému TEN-T. Do stejné situace se D43 dostává v blízkosti obcí Všechnovice a Skalička. V oblasti Malé Lhoty projektant prakticky zachoval těleso v trase navrhované v předválečných letech, ale nevzal v úvahu, že zde již dnes výstavba rodinných domků dosáhla vzdálenosti cca 70 metrů od plánované D43. Podobný problém je i v Černé Hoře, kde je též rozsáhlá nová výstavba. Varianta „Optimalizovaná“ je zde vedena významně dále od této obytné výstavby než varianta „Německá“. Ani jedna z těchto mnoha nově urbanizovaných oblastí není zakreslena v mapových podkladech použitých pro Návrh ZÚR.

„Německá“ varianta velmi nešťastně zasahuje i do prostoru evropsky chráněných lokalit Natura 2000 v prostoru Malhostovických kopečků. Jejich hodnota z hlediska přírody a z hlediska jejich umístění v krajinné by byla realizací D43 v „Německé“ trase prakticky zlikvidována.

Stejná situace na trase „Německé“ varianty je i v katastru obce Lubě, kde se nachází přírodní památka Krkatá bába. Tomuto útvaru předválečný projektant věnoval zvýšenou pozornost a alespoň v tomto prostoru navrhovaná tělesa komunikace rozdělil. V současném stavu je těleso D43 navrhováno zcela necitlivě s protnutím přírodní památky a její hodnota jako součást velmi cenné krajiny se tak prakticky vytrácí.

Požaduje se úprava ZÚR JMK a vypuštění územní rezervy D43 varianty „Německá“

5. Zcela nesprávné rozdělování D43 na nelogické a samostatné neprovozovatelné úseky

Ve stanovisku k posuzování vlivů na veřejné zdraví a na životní prostředí (Stanovisko SEA) vydaného Ministerstvem životního prostředí v lednu 2016 mělo Ministerstvo závažné námitky proti postupu, kdy část koridoru D43 byla dána do územní rezervy (úsek od dálnice D1 po Kuřim) přičemž v navazující oblasti severně od Kuřimi bylo navrhováno o D43 rozhodnout. MŽP požadovalo D43 nedělit na úseky a posoudit D43 jako celek. Kraj této námitce vyhověl.

Na severu MŽP sice explicitně zmínilo obec Lysice, nicméně je nepochybně nesprávné dělit řízení o D43 v ZÚR jakkoliv na nelogicky vytyčené a samostatně neprovozovatelné úseky.

Logickým úsekem tedy není kraťoučký úsek D43 od Lysic po Boskovice ani úsek od Boskovic po Jevíčko, kde je dnes pouhá komunikace II. třídy (a tato komunikace kapacitně dostačuje, je nutné jen dořešit obchvaty obcí).

V projektu ing. Kalčíka – varianta „Optimalizovaná“ je správně navrhována D43 od dálnice D1 až po křížení s dnešní 1/43 u Skalice nad Svitavou (a zde s přímým napojením Boskovic po silnici II/150).

Následná trasa od tohoto zakončení dále k severu by měla být projednána při nápravě dosavadního pořízování ZÚR, a to ve variantách, kde bude zahrnuta jak varianta D43 na Svitavy, tak i varianta, kde se D43 u Skalice nad Svitavou ukončí a doprava se rozdělí na silnice I. a II. třídy ve směru na Kunštát, Svitavy, Jevíčko a Boskovice.

Vedení D43 v trase na Jevíčko postrádá jakékoliv odůvodnění, neb nahrazovat zde existující a kapacitně vyhovující silnici II. třídy dálnicí je naprosto nepřiměřené.

Požaduje se, aby byla napravena nově vzniklá chybná situace, tj. že hranice mezi územními rezervami a definitivně navrhovaným koridorem D43 je nesmyslně v polích po Lysicemi.

Požaduje se proto vyřešit D43 v celém logickém úseku od dálnice D1 po oblast Boskovicka.

6. Nesprávné vyhodnocení varianty Optimalizované v hodnocení vlivů (SEA)

Vyhodnocení varianty „Optimalizované“ bylo v celém procesu pořízování ZÚR nesprávné. v provedeném posouzení SEA zveřejněném v květnu 2015 bylo naprosto nesprávně tvrzeno, že rozdíly mezi variantou „Optimalizovanou“ a variantou „Německou“ jsou malé. Toto je zcela v rozporu s realitou, neboť za malý rozdíl se nedá např. pokládat situace, kdy v jednom připadá koridor transevropské komunikace TEN-T určené pro dálkovou tranzitní dopravu napříč Evropou veden pouhé desítky metrů od obytných budov a v druhém případě je veden ve vzdálenosti cca půl kilometru a dále od okraje obce.

Je naprosto zřejmé, že „Optimalizovaná“ varianta D43 se sídelním útvarům striktně vyhýbá, zatímco varianta „Německá“ tak nečiní, a tedy má významné negativní vlivy na obce. Lze poukázat např. na porovnání situace, kdy varianta „Německá“ je v těsném kontaktu s obytnou zástavbou obcí Malhostovice a Drásov, což je v příkrém kontrastu s kvalitně navrženou variantou „Optimalizovanou“, která je navržena cca 1 km od obce Lipůvka. Na tuto skutečnost bylo již upozorňováno v roce 2015, ale toto bylo ignorováno.

Požaduje se tedy náprava a nové projednání ZÚR JMK. Je současně požadováno takové vymezení návrhového koridoru 1)43 od dálnice D1 až po Lysice, které bude provedeno na základě řádného hodnocení vlivů na veřejné zdraví.

Vyhodnocení námitek

Námítka č. 1: Odkládání dořešení ZÚR JMK s ohledem na nepřijatelné životní podmínky v okolí stávající silnice I/43 v situaci, kdy existuje kvalitní trasování D43 (tzv. „Optimalizovaná“ varianta) **se zamítá.**

Odůvodnění:

Varianty D43 v jádrovém území rozvojové oblasti OB3 Brno s napojením na dálnici D1 jsou z důvodů především složitosti územních podmínek příměstského prostoru, vysokých nároků na dopravu generovaných potřebami krajského města a druhé největší metropole v České republice dlouhodobě prověřovány a zkoumány. Varianta „Optimalizovaná“ v úseku Černá Hora – Kuřim – dálnice D1 je pouze jednou z možných variant, která v úseku Kuřim – D1 představuje maximální oddálení dálnice do stopy Boskovické brázdy. Vedení D43 Boskovickou brázdou skýtá oproti poloze Bystrcké relativně snazší územní průchodnost.

Rozhodnutí o výsledné variantě však musí respektovat i jiné požadavky a podmínky, zejména pak dopravně inženýrské včetně přepravní využitelnosti a dopravní účinnosti dané komunikace. Z hlediska dopravní účinnosti, kdy cca 82% dopravy ve směru sever – jih představuje doprava zdrojová a cílová vázaná na město Brno a jeho příměstské části, je D43 v takto oddálené poloze využitelná pouze částečně. Z výsledků modelování dopravy a prognózy dopravy se ukazuje, že pro výhledovou intenzitu dopravy ve stopě Boskovickou brázdou by z hlediska kapacity postačovala komunikace v kategorii silnice I. třídy, přičemž by zásadně vzrostly nároky na kapacitní silniční infrastrukturu pro zdrojovou a cílovou dopravu v poloze blíže k Brnu.

Z důvodů složitosti a komplexnosti celé problematiky, kdy výběr výsledné varianty D43 v úseku Kuřim – dálnice D1 je úzce spjatý s celkovým dopravním systémem a řešením jádrového území rozvojové oblasti OB3 Brno včetně vnitřního prostoru a komunikační sítě Brna – VMO a MMO (D43 – součást třístupňové ochrany Brna), ZÚR JMK ukládají zpracování „Územní studie nadřazené dálniční a silniční sítě v jádrovém území OB3 Metropolitní rozvojové oblasti Brno“. Tato územní studie v podrobnějším měřítku prověří všechny potřebné souvislosti, potřebu a řešení doprovodných komunikací a návazností na nižší komunikační síť, upřesní i návrh a potřebnou šířku koridoru pro D43 včetně všech souvisejících staveb s ohledem na možné varianty vedení, realizovatelnost technického řešení i požadavky ochrany životního prostředí a lidského zdraví. Výsledky územní studie budou podkladem pro výběr výsledné varianty i vymezení koridoru D43 jako veřejně prospěšné stavby

v aktualizaci ZÚR JMK.

Pořizování územní studie bude zahájeno bezodkladně po vydání ZÚR JMK. Poté bude bezodkladně pořízena aktualizace ZÚR JMK.

Důvodem, proč D43 v úseku Kuřim – Lysice není vymezena jako veřejně prospěšná stavba s možným zahájením projektové a realizační přípravy je především zabránit případnému riziku, že bude realizována D43 ve směru od severu až po Kuřim dříve, než bude realizován navazující úsek Kuřim – dálnice D1. To by znamenalo zavedení dopravy v prostoru Kuřimi na stávající kapacitně nevyhovující silnici I/43 s průchodem Brnem přes VMO a vnitroměstské komunikace. Taková situace by zcela paralyzovala celý silniční a komunikační systém Brna a okolí a znamenala by zásadní zhoršení podmínek životního prostředí a lidského zdraví.

V požadavcích stanoviska MŽP se v tomto smyslu ukládá: „... vymezit koridor pro záměr D43 jako ucelený komplex staveb, prověřených na základě zadané územní studie. Koridor pro záměr D43 v úseku Kuřim – Lysice může být v ZÚR JMK vymezen nejdříve po dořešení trasování koridoru pro záměr D43 v úseku D1 – Kuřim, neboť výběr jedné z variant prvně uvedeného úseku předjímá řešení návaznosti záměru jižně od Kuřimi. Řešením tak může být převedení obou úseků záměru do územní rezervy v rámci aktuálních zásad a následně jejich zahrnutí do návrhové urychleně zpracované aktualizace ZÚR JMK...“.

Negativní dopady stávající silnice na I/43 na životní podmínky v obcích, kterými prochází, jsou nezpochybnitelné. Situace však, jak plyne z výše uvedeného, nemůže být řešena separátně, ale v rámci celkového uspořádání dálniční a silniční sítě v jádrovém území OB3 metropolitní rozvojové oblasti Brno a především ve vazbě na navrhovanou dálnici D43. Z tohoto předpokladu evidentně vychází také obsah námítky. I přes naléhavost však není možné řešení „urychlit“ nedostatečně podloženým výběrem některé z variant.

K údajnému odkládání dořešení ZÚR JMK se vyjadřujeme níže v rámci námítky č. 2.

Námítka č. 2, Zahrnutí dálnice D43 od Lysic po dálnici D1 formou územní rezervy (neakceptovatelnost nedořešení ZÚR JMK), **se zamítá.**

Odůvodnění:

Pořizovatel ZÚR JMK zdůrazňuje, že návrhem ZÚR JMK je řešeno celé území kraje včetně jeho centrální části, kterou je OB3 Metropolitní rozvojová oblast Brno, vymezená Politikou územního rozvoje ČR. Návrh ZÚR JMK obsahuje mimo jiné řešení celé páteřní silniční infrastruktury. Koncepce dopravy Jihomoravského kraje obsažená v ZÚR JMK je výsledkem komplexního posouzení potenciálu území a zhodnocení koncepčních scénářů uspořádání silniční sítě v Jihomoravském kraji, včetně zhodnocení výhledového zatížení silniční sítě v jednotlivých koncepčních scénářích (tzv. dopravní model), které byly modelovány pro potřeby posouzení jejich účinnosti, dopadů do území, nároků a přínosů pro rozvoj území kraje. V souladu se stavebním zákonem a zadáním jsou v ZÚR JMK vymezeny pro dopravní a technickou infrastrukturu plochy a koridory návrhové (veřejně prospěšné stavby) a územní rezervy.

Stavební zákon v § 36 odst. 2 umožňuje v zásadách územního rozvoje uložit prověření vybraných ploch a koridorů územní studií. Zadání ZÚR JMK v bodě 15. uložilo projektantovi vyhodnotit potřebu uložení územní studie. V průběhu pořizování současných ZÚR vyhodnotil projektant ve vztahu k území Metropolitní rozvojové oblasti Brno OB3 všechny dostupné podklady a dospěl k závěru, že je účelné a nezbytné uložit zpracování územní studie. Cílem územní studie je prověřit v územním detailu potřebnost a realizovatelnost vybraných záměrů navrhované koncepce silniční dopravy na území Jihomoravského kraje, jež byly vymezeny v podobě územních rezerv. Podrobné odůvodnění závěru je uvedeno v Odůvodnění Návrhu ZÚR JMK v kapitole G.9. (k bodu 438).

K uvedenému doplňujeme, že Aktualizací č. 1 PÚR ČR je stanoven úkol pro Metropolitní rozvojovou oblast Brno – pořídit územní studii řešící zejména vazby veřejné infrastruktury. Návrhem ZÚR JMK uložená „Územní studie nadřazené dálniční a silniční sítě v jádrovém území OB3 Metropolitní rozvojové oblasti Brno“ tak plní úkol stanovený Jihomoravskému kraji PÚR ČR.

MŽP vydalo k návrhu ZÚR JMK stanovisko podle § 10g zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí a o změně některých souvisejících zákonů ve znění pozdějších předpisů (stanovisko SEA) dne 05.01.2016. K územní studii MŽP ve stanovisku uvedlo cit.: „*Návrh ZÚR JMK obsahuje řadu záměrů s potenciálem přispět ke zlepšení kvality ovzduší (zkvalitnění a zkapacitnění veřejné dopravy [nové terminály IDS, modernizace a výstavba železničních tratí], vyvedení dopravy mimo obytnou zástavbu [obchvaty obcí],*

stavby plynovodů a teplovodů [předpoklad nahrazení alespoň části lokálních topenišť] aj.), pokračující absence ZÚR JMK by naopak mohla bránit rozvoji v některých oblastech a v konečném důsledku implikovat zhoršování imisní zátěže. V dané situaci proto MŽP považuje za nejvhodnější dokončit pořízení stávajícího návrhu ZÚR JMK a následně urychleně zpracovat aktualizaci zásad, respektující výsledky vypracované územní studie.“ Ve stanovisku MŽP stanovilo mj. požadavek „Bezodkladně po pořízení územní studie zajistit komplexní dořešení problematiky uspořádání nadřazené silniční sítě v jádrovém území metropolitní oblasti Brno převedením vybraného řešení do návrhové části ZÚR JMK v rámci jejich aktualizace tak, aby byly vytvořeny územní podmínky a předpoklady pro možnou přípravu a zahájení realizace celého souboru rozhodujících dopravních staveb vybraného koncepčního scénáře, které v cílové podobě umožní vytvořit plnohodnotné podmínky pro ochranu zdraví obyvatel a životního prostředí.

Pořizovatel ZÚR JMK nesouhlasí s názorem, že „odkládá dokončení ZÚR JMK pro celé území kraje“. Z výše uvedeného je zřejmé, že s ohledem na komplikovanost centrálního území kraje a potřebnost prověření záměrů, které se v něm kumulují, v podrobnějším měřítku, pořizovatel pouze využívá ve prospěch kvality budoucího řešení relevantní nástroje územního plánování.

K trasování dálnice D43 (rychlostní silnice R43) uvádíme, že koncepce dopravy v Jihomoravském kraji, uplatněná v ZÚR JMK, navazuje na dlouhodobě sledované zásady a principy rozvoje území včetně nadřazené dopravní infrastruktury. Aktuálně zohledňuje a zapracovává strategie a principy platných oborových dokumentů schválených vládou ČR, především Dopravní politiku České republiky pro období 2014 – 2020 s výhledem do roku 2050 (Usnesení vlády ČR č. 449/2013 Sb.), Dopravní sektorovou strategii, 2. fázi (Usnesení vlády ČR č. 850/2013 Sb.) a dále Politiku územního rozvoje.

V Dopravní politice České republiky je k problematice urychlení přípravy staveb uvedeno: „... dopravní infrastruktura přináší občanům pozitiva, avšak projekty mohou být teoreticky realizovány ve více variantách, které se liší náklady, délkou přípravy záměru, územní prostupností a svými negativními vlivy na životní prostředí, zejména pak na životní podmínky občanů žijících v blízkosti nové infrastruktury. Zároveň návrh projektů může naopak usnadnit životní podmínky obyvatel na jiném místě. Dopravní infrastruktura je nákladná a dlouhodobá investice, a proto posouzení jednotlivých variant včetně hodnocení vlivu na životní prostředí musí být důkladné a s účastí veřejnosti. Celý proces je vždy velmi náročný a může probíhat jen za předpokladu konstruktivního přístupu všech stran.“

V rámci Dopravní sektorové strategie je chybějící úsek silnice R43 Brno – Staré Město identifikován jako nedostatek jednak z hlediska kompletnosti sítě TEN-T, jednak z hlediska dobudování plánované sítě dálnic a rychlostních silnic. Je zde však také uvedeno, že „s ohledem na prioritizaci opatření, výsledky ekonomického hodnocení, dostupné finanční zdroje a složitost povolovacích procesů nebude v horizontu do roku 2030 zřejmě možné dostavět rychlostní silnici R43 v úseku Svitávka – Staré Město“.

Dále z Dopravní sektorové strategie citujeme: „**R43 Troubsko – Staré Město** (cluster CS025P Troubsko – Kuřim, projekt S165; CS4199aN Kuřim – Svitávka, projekt S322; CS199bN Svitávka – Staré Město, projekt S321): Ve vztahu k těmto clusterům, resp. projektům, je třeba primárně zajistit jejich nezpochybnitelnou územní stabilizaci v Zásadách územního rozvoje Jihomoravského kraje. V severní části na území Pardubického kraje je trasa územně stabilizována. Poté je třeba v rámci územně definovaných koridorů provést hodnocení konkrétního trasování v rámci procesu EIA. Souhlasné stanovisko MŽP v rámci procesu EIA bylo prozatím vydáno pouze ve vztahu k projektu S322 (Kuřim – Svitávka). S ohledem na očekávatelné komplikace v průběhu investorské přípravy těchto projektů a s ohledem na výsledky hodnocení předmětných clusterů v knize 8 není počítáno s realizací těchto projektů v období 2014 – 2020. V rámci přípravných prací je třeba volit obhajitelné technicko-ekonomické řešení celého tahu.“ Dále se zde uvádí, že „.... R43 v současné době nemůže plnit roli projektu pro zvýšení absorpční kapacity finančních prostředků, neboť není dostatečně investorsky připravena. Z uvedeného důvodu jsou pro zvýšení absorpční kapacity sledovány jiné připravenější projekty, byť jejich důležitost v rámci systému byla shledána jako nižší než potřeba nové stopy silniční komunikace mezi D1 a I/35 (R35).“

Výše uvedené časové horizonty a jejich odůvodnění prokazují, že možnost čerpání dotací z „Operačního programu Doprava 2014-2020“ pro záměr R43 (dle současné právní úpravy dálnice D43) není determinována pouze postupem zvoleným v ZÚR JMK (prověření dopravní sítě cestou územní studie), ale roli zde hrají další významné faktory mimo oblast územního plánování, které možnost využití programu (v němž výdaje na projekty musí být vynaloženy nejpozději do 31.12.2023) z časových důvodů prakticky vylučují.

K odlišnému přístupu k „rozhodování kraje o D43“ v současnosti oproti roku 2011 uvádíme: JMK v souladu se stavebním zákonem zahájil v roce 2007 pořízení ZÚR, které v roce 2011 vydal. Po vydání zrušujícího rozsudku

NSS v roce 2012 JMK neprodleně zahájil pořizování nových ZÚR JMK. NSS nezpochybnil koncepci ZÚR JMK, ale uvedl nový náhled na posouzení kumulativních a synergických vlivů v procesu SEA. Do rozhodnutí soudu probíhalo hodnocení SEA v ZÚR v ostatních krajích obdobně, proto JMK nepředpokládal nedostatky v dokumentaci; tento předpoklad byl potvrzen i souhlasným stanoviskem SEA k následně zrušeným ZÚR JMK. Nejvyšší správní soud tak svým rozsudkem k ZÚR JMK vyslovil jiný právní názor, než jaký do té doby státní správa zastávala.

JMK si je vědom důsledku rozsudku soudu a složitosti posuzování kumulativních a synergických vlivů. Součástí dokumentace Vyhodnocení vlivů ZÚR JMK na životní prostředí (dokumentace SEA) je proto „Metodické vysvětlení“ (Příloha č. 1), kde je popsán metodický přístup ke zpracování jednotlivých kapitol dokumentace, v opodstatněných případech jsou popsány úvahy, které zpracovatele vedly ke zvolenému způsobu zpracování vyhodnocení. Dokumentací SEA se podrobně zabývalo MŽP ve stanovisku SEA ze dne 05.01.2016, k vyhodnocení nemělo z hlediska zvoleného metodického přístupu výhrady.

Co se týče možnosti rozhodnutí o výběru variant v rámci současně zpracovaných ZÚR JMK, je třeba vzít v úvahu skutečnost, že do procesu pořizování nových ZÚR JMK také výrazně zasáhla novela SZ (účinná od 01. 01. 2013), která omezila podrobnost řešení příslušející jednotlivým druhům ÚPD. V rámci ZÚR JMK není možné dosáhnout takové úrovně znalostí o území, záměrech a jejich kumulovaných a synergických vlivech, která je potřebná k dostatečně kvalifikovanému a podloženému rozhodnutí o variantách.

Podkladem pro aktualizaci ZÚR JMK a invariantní vymezení zásadních infrastrukturních záměrů dálniční a silniční sítě v jádrovém území rozvojové oblasti Brno jako veřejně prospěšné stavby s předpokladem možného zahájení jejich projektové a realizační přípravy bude výsledek územní studie.

Námítka č. 3, Řešení ZÚK JMK bez města Brna a brněnské aglomerace. Požaduje se náprava a nové projednání ZÚR JMK komplexně s Brnem a brněnskou aglomerací a logicky vyřešit přístupy do tohoto „hlavního města“ Jihomoravského kraje, **se zamítá.**

Odůvodnění:

K požadavku obce dořešit ZÚR komplexně včetně Brna a brněnské aglomerace uvádíme:

Centrem Jihomoravského kraje je Metropolitní rozvojová oblast Brno OB3, kterou vymezila Politika územního rozvoje ČR. Návrh ZÚR JMK ji zpřesnil a vymezil (bod 25 textové části I. návrhu ZÚR JMK). Vymezení oblasti je v PÚR zdůvodněno ovlivněním území rozvojovou dynamikou krajského města Brna, které představuje silnou koncentraci obyvatelstva a ekonomických činností, z velké části s mezinárodním významem. Faktorem podporujícím rozvoj oblasti je dobrá dostupnost dálnicemi a rychlostními silnicemi a I. tranzitním železničním koridorem.

Problematika centra Jihomoravského kraje, tzn. v územním rozsahu vymezené Metropolitní rozvojové oblasti Brno OB3, je řešena a popsána v návrhu ZÚR JMK v jednotlivých kapitolách od stanovení priorit územního plánování, přes vymezení rozvojových oblastí a rozvojových os až k vymezení ploch a koridorů veřejné infrastruktury, územního systému ekologické stability a územních rezerv.

Návrh ZÚR JMK vymezuje v Metropolitní rozvojové oblasti Brno OB3 návrhové plochy a koridory pro jednotlivé druhy dopravy:

- pro silniční dopravu

koridor dálnice D52 Pohořelice – Mikulov – hranice ČR / Rakousko, koridor dálnice D1 Kývalka – Slatina pro zkapacitnění včetně přestavby mimoúrovňových křižovatek, koridor dálnice D2 Chrlice – Brno-jih pro zkapacitnění včetně přestavby mimoúrovňových křižovatek, koridor dálnice D52/JT a dále koridory pro přestavbu silnic II. třídy – obchvat Chrlic, prodloužení II/152; II/152 Želešice, obchvat; II/380 Tuřany, obchvat; II/385 Hradčany – Čebín, obchvat; II/416 Blučina, obchvat; III/15286 Brno, Slatina, obchvat; II/602 Bosonohy, obchvat; II/425 Rajhrad – Modřice.

- pro železniční dopravu

koridor celostátní železniční trati č. 300 a 340 Brno – Vyškov – hranice kraje („Modernizace trati Brno – Přerov“); koridor celostátní železniční tratě č. 250 Tišnov – Brno, Řečkovice; koridor celostátní železniční tratě č. 240 Brno – Zastávka u Brna – hranice kraje; koridor regionální železniční tratě Hrušovany u Brna – Židlochovice; koridor regionální železniční tratě č. 244 Hrušovany nad Jevišovkou/Ivančice – Střelice, koridor regionální železniční tratě č. 340 Brno – Šlapanice – Veselí nad Moravou – hranice kraje

- pro leteckou dopravu
plocha pro modernizaci veřejného mezinárodního letiště Brno-Tuřany,
- pro cyklistickou dopravu
koridory dálkových cyklistických koridorů EuroVelo 4, 9; cyklistické koridory cyklostezek Brno-Vídeň, Jantarová stezka, Pražská stezka, krajská síť cyklistických koridorů

Z uvedeného přehledu je zřejmé, že i území centra kraje je z hlediska dopravy návrhem ZÚR JMK řešeno. Výčtem jednotlivých záměrů by bylo možné doplnit i další tematické oblasti (elektroenergetiku, plynárenství, teplovody, zásobování vodou, protipovodňová opatření, územní systém ekologické stability).

Návrh ZÚR JMK obsahuje řešení celé páteřní silniční infrastruktury. V souladu se stavebním zákonem a zadáním jsou v ZÚR JMK vymezeny plochy a koridory návrhové (veřejně prospěšné stavby) a územní rezervy.

Koncepce dopravy Jihomoravského kraje obsažená v ZÚR JMK je výsledkem komplexního posouzení potenciálu území a zhodnocení koncepčních scénářů uspořádání silniční sítě v Jihomoravském kraji, včetně zhodnocení výhledového zatížení silniční sítě v jednotlivých koncepčních scénářích (tzv. dopravní model), které byly modelovány pro potřeby posouzení jejich účinnosti, dopadů do území, nároků a přínosů pro rozvoj území kraje.

Návrhem ZÚR JMK je uloženo zpracování územní studie, jejímž cílem je prověřit v územním detailu potřebnost a realizovatelnost vybraných záměrů navrhované koncepce silniční dopravy na území Jihomoravského kraje, jež byly vymezeny v podobě územních rezerv. Dle rozsudku NSS 1 Ao 7/2011 k ZÚR JMK ze dne 21. června 2012 článku [86] lze vypracování územní studie stanovenou v ZÚR (viz § 36 odst. 2 stavebního zákona) považovat za relevantní opatření ke kompenzaci některých negativních kumulativních a synergických vlivů a to v případě, je-li na základě dostupných podkladů možný jen velmi hrubý odhad předpokládané zátěže, což dokládá dokumentace SEA.

Jedním z účelů pořízení územní studie je vytvoření sjednoceného podkladu, co do aktuálnosti a detailnosti řešení záměrů nadřazené dálniční a silniční sítě, jakož i aktualizace a prohloubení údajů o území samotném tak, aby bylo možné posoudit vliv záměrů nadřazené dálniční a silniční sítě na životní prostředí v rozsahu, podrobnosti a míře konkrétnosti větší, než umožňují ZÚR. V současné době není k dispozici dostatek podkladů v potřebné podrobnosti, zpracovaných ve stejném pojetí, v jednom období a v jednotném prostorovém vymezení. Nelze vycházet jen z dopravního modelování, ale i z podmínek území. Kvalitní závěr může být vyneset až na základě určitého portfolia dat, jinak dochází ke zkreslení a závěr nemusí být úplný. Toto portfolio dat je sice již částečně hotovo, ale je nezbytné ho doplnit o výsledky studie, na základě které bude teprve možné komplexní posouzení celé problematiky. Vzhledem k ust. § 36 odst. 3 stavebního zákona nelze výše uvedená posouzení vlivů v ZÚR JMK řešit v potřebné větší podrobnosti. K výtce, že v návrhu ZÚR JMK schází uspokojivé vysvětlení, uvádíme, že podrobné odůvodnění uložení územní studie je uvedeno na str. 355 kap. G. 9. textové části II. Odůvodnění návrhu ZÚR JMK. Uvedené argumenty prokazují nezbytnost pořízení územní studie.

K uvedenému doplňujeme, že Aktualizací č. 1 PÚR ČR je stanoven úkol pro Metropolitní rozvojovou oblast Brno – porýdit územní studii řešící zejména vazby veřejné infrastruktury. Návrhem ZÚR JMK uložená „Územní studie nadřazené dálniční a silniční sítě v jádrovém území OB3 Metropolitní rozvojové oblasti Brno“ tak plní úkol stanovený Jihomoravskému kraji PÚR ČR.

Postup přednostního pořízení ZÚR JMK a následné zpracování územní studie vyplývá z požadavku stavebního zákona, který ukládá pořízení ZÚR JMK zahájit bezodkladně po jejich zrušení (viz § 42 odst. 6) stavebního zákona).

K územní studii MŽP ve stanovisku SEA k návrhu ZÚR JMK uvedlo cit.: „Návrh ZÚR JMK obsahuje řadu záměrů s potenciálem přispět ke zlepšení kvality ovzduší (zkvalitnění a zkapacitnění veřejné dopravy [nové terminály IDS, modernizace a výstavba železničních tratí], vyvedení dopravy mimo obytnou zástavbu [obchvaty obcí], stavby plynovodů a teplovodů [předpoklad nahrazení alespoň části lokálních topenišť] aj.), pokračující absence ZÚR JMK by naopak mohla bránit rozvoji v některých oblastech a v konečném důsledku implikovat zhoršování imisní zátěže. V dané situaci proto MŽP považuje za nejvhodnější dokončit pořizování stávajícího návrhu ZÚR JMK a následně urychleně zpracovat aktualizaci zásad, respektující výsledky vypracované územní studie.“

Stavební zákon v § 36 odst. 2 umožňuje v zásadách územního rozvoje uložit prověření vybraných ploch a koridorů územní studii. Zadání ZÚR JMK v bodě 15. uložilo projektantovi vyhodnotit potřebu uložení územní studie. V průběhu pořizování současných ZÚR vyhodnotil projektant ve vztahu k území metropolitní rozvojové

oblasti Brno všechny dostupné podklady a dospěl k závěru, že je účelné a nezbytné uložit zpracování územní studie.

Koncepce dopravy v Jihomoravském kraji aktuálně zohledňuje a zapracovává strategie a principy platných oborových dokumentů schválených vládou ČR, především Dopravní politiku České republiky pro období 2014 – 2020 s výhledem do roku 2050 (UV ČR č. 449/2013 Sb.), Dopravní sektorovou strategii, 2. fázi (UV ČR č. 850/2013 Sb.) a dále Politiku územního rozvoje.

Návrh ZÚR JMK obsahuje řešení celé páteřní silniční infrastruktury. V souladu se stavebním zákonem a zadáním jsou v ZÚR JMK vymezeny plochy a koridory návrhové (veřejně prospěšné stavby) a územní rezervy.

V PÚR ČR v úkolech pro územní plánování v článku (80) v bodě b) je uvedeno cit.: „*Příslušné kraje a obce zajistí územní ochranu vymezených koridorů a ploch v navazující územně plánovací dokumentaci upřesněním koridorů a ploch pro umístění záměru nebo územní rezervou.*“ PÚR ČR tedy nepředjímá způsob vymezení ploch a koridorů.

PÚR ČR vymezuje koridory dopravy tj. koncepci „páteřní“ dopravní infrastruktury, čímž vytváří územní podmínky pro umístění pozemních komunikací, které umožní propojení základní sítě dopravních cest na území ČR a se sousedními státy. V návrhu ZÚR JMK jsou vymezeny všechny záměry obsažené v PÚR ČR jako návrhové plochy – D52, D55, část D43 a dopravní spojení S8.

Námítka č. 4: Územní rezerva pro D43 ve variantě „německá“ neměla nikdy být navržena a je ji třeba ze ZÚR vypustit **se zamítá**.

Odůvodnění:

Vyslovený názor, že „realizace komunikace D43 v této trase prakticky není možná“, je subjektivním názorem podatele, se kterým nelze souhlasit. Důvody uvedené v podání akcentují ve vztahu k trasování rychlostní silnice R43 (dálnice D43) hledisko ochrany zastavěných území obcí, obyvatel a přírodních hodnot území. Je však nezbytné vzít v potaz, že kritéria pro plánování dopravních tras jsou multidisciplinárního charakteru, zváženy a zohledněny musí být nejrůznější aspekty, nejen negativní vlivy na obyvatelstvo, ale v neposlední řadě také přepravní účinnost a vlivy na různé složky životního prostředí, které je třeba posoudit v širších souvislostech. Při malé podrobnosti, kterou umožňuje měřítko ZÚR JMK, není možné porovnat uvedené parametry na potřebné úrovni.

V Dopravní politice České republiky pro období 2014 –2020 s výhledem do roku 2050 (Usnesení vlády ČR č. 449/2013 Sb.) je zcela případně konstatováno, že „... *dopravní infrastruktura přináší občanům pozitiva, avšak projekty mohou být teoreticky realizovány ve více variantách, které se liší náklady, délkou přípravy záměru, územní prostupností a svými negativními vlivy na životní prostředí, zejména pak na životní podmínky občanů žijících v blízkosti nové infrastruktury. Zároveň návrh projektů může naopak usnadnit životní podmínky obyvatel na jiném místě. Dopravní infrastruktura je nákladná a dlouhodobá investice, a proto posouzení jednotlivých variant včetně hodnocení vlivu na životní prostředí musí být důkladné a s účastí veřejnosti. Celý proces je vždy velmi náročný a může probíhat jen za předpokladu konstruktivního přístupu všech stran.*“

Jak je mj. uvedeno v odůvodnění námítky, územní rezervy se z hlediska vlivů na životní prostředí ani dopadů na veřejné zdraví neposuzují (§ 36 odst. 1 stavebního zákona), neboť účelem územní rezervy je chránit území pro záměr, který nelze bez prověření potřeby realizace a jeho plošných nároků umístit do území. Na základě principu předběžné opatrnosti je však ve Vyhodnocení vlivů ZÚR JMK na udržitelný rozvoj území (v příloze č. 3 „Informativní údaje k územním rezervám“) popsána problematika, které musí být při prověřování možností budoucího využití pro daný účel a při upřesnění vymezení koridoru věnována zvýšená pozornost. Účelem informativního přehledu je upozornit na skutečnosti, kterým je nutné při budoucím prověřování věnovat pozornost, tj. neměly by být opomenuty.

Při předběžném posouzení koridorů územních rezerv neshledal projektant u žádného z koridorů takový střet se zájmy ochrany životního prostředí dle jednotlivých složek, který by vyloučil již v této fázi realizovatelnost záměru, pro nějž byla územní rezerva vymezena.

V informativním přehledu je mj. zahrnuta oblast „Biologická rozmanitost, fauna, flóra“, kde jsou u každého hodnoceného úseku uvedeny i příslušné evropsky významné lokality, přírodní památky a další chráněná území včetně těch jmenovaných v podání. V upozornění SEA koridoru pro územní rezervu RDS34-A (dálnice D43 v úseku Kuřim – Lysice; varianta „Německá“) je uvedeno, že při dalším prověřování možnosti využití vymezeného koridoru je nutné věnovat pozornost (kromě dalšího) – minimalizaci vlivů na zvláště chráněná

území přírody (přírodní památky Krkatá Bába, Malhostovické kopečky, Čtvrťky za Bořím a Zlobice) a lokality soustavy NATURA 2000 (EVL Malhostovické kopečky, EVL Zlobice), a dále optimalizaci trasy v rámci koridoru s cílem minimalizace dopadů na obytnou zástavbu, zajistit splnění hlukových limitů.

Způsob respektování chráněných území v koridoru územní rezervy RDS34-A v návrhu ZÚR JMK je popsán v textové části odůvodnění, z níž citujeme: „Koridor vychází z MÚK Kuřim, prochází mezi obcemi Drásov a Malhostovice. V prostoru bezprostředně sousedícím s EVL Malhostovické kopečky je na základě stanoviska MŽP k posouzení vlivů provedení záměru na životní prostředí podle § 10 zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí a v souladu s návrhem studie „Rychlostní silnice R43 Kuřim – Svitávka“ (HBH Projekt, s. r. o., 2012) veden v oddálené poloze od EVL Malhostovické kopečky. Koridor přechází přes přírodní památku Krkatá Bába, v projektové dokumentaci je tento úsek technicky řešen estakádou nad přírodní památkou s vyloučením potenciálního střetu. Dále koridor východně míjí obec Žernovník, ve východní poloze se vyhýbá přírodní památce Čtvrťky za Bořím a končí mimoúrovňovou křižovatkou MÚK Lysice.“

Varianty územní rezervy D43 ve variantě „Německé a „Optimalizované MŽP“ budou mimo jiné předmětem podrobného prověřování v rámci „Územní studie nadřazené dálniční a silniční sítě v jádrovém území OB3 Metropolitní rozvojové oblasti Brno“, uložené ZÚR JMK. Tato územní studie v podrobnějším měřítku prověří a upřesní i návrh koridoru pro D43 včetně všech souvisejících staveb s ohledem na možné varianty vedení, realizovatelnost technického řešení i požadavky ochrany životního prostředí a lidského zdraví. Výsledky územní studie budou podkladem pro výběr výsledné varianty D43 a upřesnění koridoru jako veřejně prospěšné stavby v aktualizaci ZÚR JMK.

Úkolem uvedené územní studie (viz rámcový obsah územní studie v bodě 438 textové části I. návrhu ZÚR JMK) je *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. Při prověřování má územní studie mj. zohlednit strukturu osídlení a limity využití území včetně zastavěných území, prověřovaná řešení směřovat k dopravní účinnosti řešení, minimalizaci negativních vlivů na obyvatelstvo, lidské zdraví a životní prostředí, na přírodu, krajinu a krajinný ráz území.*

Při zpracování územní studie budou použity aktuální mapové podklady v podrobnějším měřítku, zohledněna pak může být aktuální situace v území.

Námítka č. 5: Zcela nesprávné rozdělování D43 na nelogické a samostatně neprovozovatelné úseky, **se zamítá.**

Odůvodnění:

Pořizovatel ZÚR JMK zdůrazňuje, že formulace „*ministerstvo životního prostředí mělo závažné námitky proti postupu, kdy část koridoru D43 byla dána do územní rezervy (úsek od dálnice D1 po Kuřim) přičemž v navazující oblasti severně od Kuřimi bylo navrhováno o D43 rozhodnout*“ a stejně tak formulace „*MŽP požadovalo D43 nedělit na úseky a posoudit D43 jako celek*“ neodpovídají skutečnosti. K vymezení kapacitní silnice R43 v návrhu ZÚR JMK stanovilo MŽP ve stanovisku SEA v bodě 3) požadavek nevymezovat v ZÚR JMK koridor pro záměr R43 v úseku Kuřim – Lysice před vymezením koridoru pro záměr R43 v úseku D1 – Kuřim. V textu stanoviska k tomuto požadavku MŽP uvádí cit.: „*V požadavcích tohoto stanoviska se proto ukládá vymezit koridor pro záměr R43 jako celý komplex staveb, prověřených na základě zadané územní studie. Koridor pro záměr R43 v úseku Kuřim – Lysice může být v ZÚR JMK vymezen nejdříve po dořešení trasování koridoru pro záměr R43 v úseku D1 – Kuřim, neboť výběr jedné z variant trasování prvně uvedeného úseku předjímá řešení návaznosti záměru jižně od Kuřimi. Řešením tak může být převedení obou úseků záměru do územní rezervy v rámci aktuálních zásad a následně jejich zahrnutí do návrhové části urychleně zpracované aktualizace ZÚR JMK. V tomto smyslu je formulován požadavek 3) tohoto stanoviska.*“

Z uvedeného textu je evidentní, že ze strany MŽP se nejedná o „závažné námitky“ a ministerstvo nepožadovalo „*D43 nedělit na úseky a posoudit D43 jako celek*“ ani nemělo námitky proti tomu, že některé úseky jsou v ZÚR JMK vymezeny formou návrhového koridoru a jiné formou územní rezervy. Podmínka MŽP nebyla směřována proti členění koridoru R43 na úseky, MŽP ve stanovisku pouze akcentovalo vzájemnou determinaci úseku Kuřim – Lysice a úseku jižně od Kuřimi a navrhlo způsob řešení. Řešení navržené MŽP, tj. „*převedení obou úseků záměru do územní rezervy v rámci aktuálních zásad*“ bylo zpracováno do ZÚR JMK. Oba úseky jsou současně zahrnuty v rozsahu územní studie, jejíž zpracování je uloženo Návrhem ZÚR JMK. Účelem „Územní studie nadřazené dálniční a silniční sítě v jádrovém území OB3 Metropolitní rozvojové oblasti Brno“ je prověřit v územním detailu potřebnost a realizovatelnost vybraných záměrů navrhované koncepce silniční dopravy na

území Jihomoravského kraje, jež byly vymezeny v podobě územních rezerv. Jedním z úkolů územní studie je (viz bod 438 textové části I. návrhu ZÚR JMK) „*prověřit varianty dálnice D43 v úseku dálnice D1 – Kuřim se zohledněním návazností na varianty D43 navazujícího úseku Kuřim – Lysice z hlediska dopravní účinnosti v celém systému silniční a komunikační sítě OB3 metropolitní rozvojové oblasti Brno a města Brna, územních nároků a v koordinaci s navazujícími záměry*“. Územní studie se stane podkladem pro následnou aktualizaci ZÚR JMK.

Řešení ZÚR JMK obsahuje pro jednotlivé záměry v rozsahu celého kraje jak úseky návrhové, tak úseky vymezené formou územních rezerv, včetně stanovené podmínky zpracování územní studie jako podkladu pro rozhodování o variantách. Toto řešení je řešením kompletním a je v souladu se stavebním zákonem a jeho prováděcími předpisy.

Možností vymezení jednotlivých koridorů a jejich dílčích úseků v ZÚR se zabýval rozsudek Nejvyššího správního soudu č. 1 Ao 7/2011-526 k ZÚR JMK ze dne 21. června 2012, a to v souvislosti s posouzením vlivů ZÚR na životní prostředí. V článku [218] rozsudku soud uvedl cit.: „*Navrhovatelé mají pravdu v tom, že posouzení vlivů ZÚR na životní prostředí je založeno na hodnocení jednotlivých koridorů (event. jejich dílčích úseků). Soud v tom však nespatřuje rozpor se zákonem. Ba naopak považuje takový postup za jediný možný, neboť pouze takto lze relativně podrobně posoudit vlivy jednotlivých záměrů, pro jejichž realizaci stanoví ZÚR předpoklady, a učinit rozhodnutí o výběru varianty. Posouzení musí být zaměřeno na vlivy všech ploch a koridorů obsažených v návrhu ZÚR, včetně jejich vzájemného ovlivňování. Koncepti jako celek lze totiž považovat za souhrn jednotlivých ploch a koridorů v jejich vzájemných souvislostech a interakci*“.

K rozdělení koridoru R43 na úseky uvádíme následující:

Silnice R43 (v souladu s novou právní úpravou nyní D43) je konkretizací záměru silničního propojení dálnice D1 a dálnice D35, který je ze své podstaty rozdělen již členěním České republiky dle krajů, další členění na úseky v rámci území Jihomoravského kraje pak logicky vychází z návazností na dopravní síť celého kraje, ze stupně podrobnosti existujících územně plánovacích podkladů a jiných dokumentů (např. hodnocení EIA), z existence variant a dalších okolností, jak je popsáno dále.

Dílčí úseky D43 vymezené v ZÚR JMK jako veřejně prospěšné stavby (tj. úseky návrhové) představují logické a samostatné stavby, které lze etapově realizovat a vhodně dočasně napojit na stávající úseky I/43. Úsek Lysice – Sebranice (DS02) může být ve směru na Pardubický kraj dočasně napojen na stávající I/43 (MÚK Sebranice – směr Svitavy). Ve směru na Brno bude přes navrhovanou MÚK Lysice napojen prostřednictvím silnice II/376 na stávající silnici I/43. Tento dílčí úsek dálnice D43 přispěje ke zvýšení plynulosti a bezpečnost dopravy v etapově realizovaném úseku a napomůže alespoň částečně zkvalitnění dopravy ve vztahu Boskovice/Svitávka – Lysice/Černá Hora – (Brno).

Úsek Sebranice – Velké Opatovice – hranice kraje je navržený v ZÚR JMK jako veřejně prospěšná stavba. Jeho realizace je podmíněná realizační koordinací s plánovanou D43 navazující na hranici s Pardubickým krajem ve směru na Moravskou Třebovou s napojením na dálnici D35.

Vedení dálnice D43 ve směru na Velké Opatovice a Moravskou Třebovou je plně v souladu s Aktualizací č. 1 PÚR ČR. Vedení D43 mezi dálnicemi D1 a D35 bylo na základě úkolu z PÚR ČR 2008 (zodpovědné orgány MD, MŽP a kraje Jihomoravský a Pardubický) prověřováno ve dvou základních variantách s napojovacími místy v prostoru Svitav a v prostoru Moravské Třebové. Zpracovaná dokumentace jednoznačně odmítla vedení dálnice D43 ve směru na Svitavy, a to především z důvodů rizika narušení vodních zdrojů Březovského vodovodu, který je zdrojem pitné vody pro krajské město Brno. Zodpovědné orgány tak jednoznačně potvrdily výslednou polohu vedení D43 s napojením na D35 v prostoru Moravské Třebové. Tomu odpovídá i vedení D43 v úseku Sebranice – hranice kraje přes prostor Velkých Opatovic (tedy dle námítky „na Jevíčko“).

D43 v úseku Kuřim – Lysice je vymezena jako územní rezerva a to především proto, aby bylo minimalizováno případné riziko, že bude realizována D43 ve směru od severu až po Kuřim dříve, než bude realizován navazující úsek Kuřim – dálnice D1 (viz výše k požadavku MŽP). To by znamenalo zavedení dopravy v prostoru Kuřimi na stávající kapacitně nevyhovující silnici I/43 s průchodem Brnem přes VMO a vnitroměstské komunikace. Taková situace by zcela paralyzovala celý silniční a komunikační systém Brna a okolí a znamenala by zásadní zhoršení podmínek životního prostředí a lidského zdraví.

V podání napadanou hranici mezi územními rezervami a „definitivně“ navrhovaným koridorem dálnice D43 v oblasti Lysic tvoří zcela logicky plocha pro mimoúrovňovou křižovatku Lysice, jejíž poloha byla upřesněna při zpracování studie „Rychlostní silnice R43 Kuřim – Svitávka“ (HBH Projekt, s. r. o., 2012). V této křižovatce se

setkává od jihu přicházející koridor pro variantní územní rezervy (které se ke konci úseku dostávají do společné stopy) s invariantním návrhovým koridorem D43 pokračujícím severním směrem.

Dálnici D43 není možné ukončit u Skalice nad Svitavou, tak jak je v podání požadováno s odkazem na studii ing. Kalčíka z roku 2015. Takové řešení je z hlediska ZÚR JMK neakceptovatelné, neboť by znamenalo rozpor s Aktualizací č. 1 PÚR ČR. V PÚR ČR je stanoveno (souvislé) vymezení silnice R43 v rozsahu Brno – Moravská Třebová jako provázání silničních tahů D1 a R35, není tedy možné navrhovat částečné převedení její funkce (severně od Skalice nad Svitavou) na silnice nižších kategorií. Směr na Svitavy byl z PÚR ČR vypuštěn její Aktualizací č. 1 a nemůže tedy být již dále sledován (viz výše). Záměr D43 by současně nebyl koordinován s navazujícím úsekem v Pardubickém kraji dle ZÚR Pardubického kraje vydaných dne 29.04.2010.

Námítka č. 6, nesprávné vyhodnocení varianty Optimalizované v hodnocení vlivů (SEA), se zamítá.

Odůvodnění:

Pořizovatel ZÚR JMK nesouhlasí s tvrzením, že vyhodnocení varianty „Optimalizované MŽP“ ve „Vyhodnocení vlivů ZÚR JMK na životní prostředí“ (tzv. SEA) je nesprávné. Jedná se o subjektivní názor podatele. Správnost vyhodnocení je garantována zpracováním autorizovanou osobou projektanta.

Námítka obsahuje nepřesnost, ve vyhodnocení SEA není uvedeno, že rozdíly mezi variantami jsou malé, ale že nejsou zásadní, což je podstatný rozdíl ve formulaci.

Varianta Německá je v kontaktu s obytnou zástavbou v lokalitách Malhostovice – Drásov, Všechnovice – Skalička a Malá Lhota, varianta Optimalizovaná MŽP pak v lokalitách Lažany, Újezd u Černé Hory a Malá Lhota (lokálně). Vzdálenosti komunikace od nejbližší zástavby budou v obou variantách silně záviset na poloze trasy v rámci posuzovaného koridoru. Větší vlivy u nejbližší zástavby byly jednoznačně identifikovány u varianty Německé, na druhou stranu její celkový průchod kolem zástavby je kratší (jde „napříč“ vůči obcím), zatímco varianta Optimalizovaná MŽP obchází Lažany, Újezd a Lipůvku v delších úsecích.

Z výše uvedených důvodů považujeme závěr, že:

a) vhodnější je varianta Optimalizovaná MŽP

b) rozdíl mezi touto variantou a variantou Německou není zásadní

nadále za platný a oprávněný.

K této otázce je zapotřebí ještě uvést jednu skutečnost, která se týká hlukové zátěže. Při přípravě silničních staveb je protihluková ochrana projektována právě na úroveň limitů. To znamená, že pokud daná komunikace vyvolává u nejbližší zástavby nadlimitní zátěž, pak bližší komunikace bude muset být vybavena rozsáhlejšími protihlukovými zdmi a vzdálenější komunikace méně rozsáhlými – ale výsledná hodnota, naměřená u zástavby bude v obou případech stejná, a to těsně podlimitní.

Dopady obou variant na území obcí a jejich obyvatel budou spolu s dalšími kritérii podrobněji hodnoceny v rámci územní studie uložené v ZÚR JMK, jejíž součástí bude hluková a rozptylová studie.

Pořadí	N 12	Datum	08.06.2016	KEVIS kód	–	Č. j.	JMK 88859/2016
Obec (identifikační údaje)		název obce:		obec Všechnovice			
		osoba oprávněná jednat jménem obce:		Ing. Jaroslav Hindra, starosta			
Adresa / sídlo		Všechnovice 17, 753 53 Všechnovice					
Téma		Dopravní infrastruktura					
Téma – jiné							
Námítky							
1. Nesouhlasíme s návrhem tzv. „Německé“ varianty územní rezervy pro D43							
Obec má za to, že koridor varianty „Německé“ je dnes již nerealizovatelný, protože za uplynulé velmi dlouhé období došlo v území k podstatným změnám. V současné době jsou obce Malhostovice a Drásov prakticky							

spojeny a není zde tedy prostor pro umístění dálniční komunikace D43. Do stejné situace se D43 dostává v blízkosti obcí Všechnovice a Skalička. V oblasti Malé Lhoty výstavba rodinných domků dosáhla velmi blízko k plánované D43. Podobný problém je i v Černé Hoře, kde probíhá také rozsáhlá nová výstavba. Mnohé z těchto nově urbanizovaných oblastí nejsou zakresleny v mapových podkladech použitých pro Návrh ZÚR. Podporujeme variantu „Optimalizovaná“, která je vedena významně dále od uvedených obytných výstaveb než varianta „Německá“.

2. Požadujeme dopracování ZÚR tak, aby respektovala „Optimalizovanou“ variantu D43 v části severně od Kuřimi

Požadujeme dopracování ZÚR tak, aby byl definitivně vymezen minimálně celý logicky provozovatelný úsek severně od křižovatky Kuřim – Čebín. Podporujeme „Optimalizovanou“ variantu se subvariantou jižního obchvatu Kuřimi a mimoúrovňové křižovatky mezi Kuřimi a Čebínem. Navrhujeme využít v tomto úseku již zpracovanou část projektu jižního obchvatu Kuřimi a křižovatky z varianty „Německá“ a dopracovat napojení „Optimalizované“ varianty. Jsme si vědomi, že se jedná o zcela nový návrh řešení, který by ovšem respektoval věcné a nikoliv pouze emoční požadavky dotčených obcí včetně Kuřimi, Čebína, Tišnova, všech dalších 6-ti obcí mikroregionu Čebínka a dalších dotčených obcí.

Navíc jsme přesvědčeni, že než se bude moci realizovat záměr D43 v plném rozsahu, bylo by možné v navrhované subvariantě realizovat samostatnou část řešení tj. jižní obchvat Kuřimi suvažovanou mimoúrovňovou křižovatkou mezi Kuřimi a Čebínem. Tuto křižovátku lze jistě **navrhnout** optimálně tak, aby následně umožnila realizaci celé trasy D43 v podstatě v jakékoliv rozpracované variantě D43 s nepodstatnou úpravou v této části projektu. Již pouhá realizace jižního obchvatu Kuřimi by vyřešila celou řadu dopravních problémů obcí Tišovska i Kuřimi, které by tak nemusely čekat na velmi zdlouhavou realizaci projektu D43 a přitom by byla integrální součástí komplexního řešení D43.

Vyhodnocení námitek

1. Námitka, nesouhlasíme s návrhem tzv. „Německé“ varianty územní rezervy pro D43, se zamítá.

Odůvodnění:

Pořizovatel ZÚR JMK bere na vědomí nesouhlas obce s návrhem územní rezervy pro dálnici D43 ve variantě „Německé“ a podporu variantě „Optimalizované MŽP“. Obec Všechnovice a obce uvedené v námitce jsou dotčeny návrhem vedení dálnice R43 v úseku Kuřim – Lysice ve variantě „Německá“, která je nyní v návrhu ZÚR JMK vymezena jako územní rezerva RDS34-A. Část těchto obcí je dotčena také návrhem ve variantě „Optimalizované MŽP“ (RDS34-B).

Varianta Německá je v kontaktu s obytnou zástavbou v lokalitách Malhostovice – Drásov, Všechnovice – Skalička a Malá Lhota, varianta Optimalizovaná MŽP pak v lokalitách Lažany, Újezd u Černé Hory a Malá Lhota (lokálně). Vzdálenosti komunikace od nejbližší zástavby budou v obou variantách silně záviset na poloze trasy v rámci vymezeného koridoru. Větší vlivy u nejbližší zástavby byly jednoznačně identifikovány u varianty Německé, na druhou stranu její celkový průchod kolem zástavby je kratší (jde „napříč“ vůči obcím), zatímco varianta Optimalizovaná MŽP obchází Lažany, Újezd a Lipůvku v delších úsecích.

Vyslovený názor, že „koridor varianty Německé je dnes již nerealizovatelný“, je subjektivním názorem, se kterým nelze souhlasit. Důvody uvedené v podání akcentují ve vztahu k trasování dálnice D43 a problematiku průchodnosti územím z hlediska ochrany zastavěných území obcí. Je však nezbytné vzít v potaz, že kritéria pro plánování dopravních tras jsou multidisciplinárního charakteru, zváženy a zohledněny musí být nejrůznější aspekty, jako je přepravní účinnost, negativní vlivy na obyvatelstvo, ale i vlivy na různé složky životního prostředí, které je třeba posoudit v širších souvislostech. Při malé podrobnosti, kterou umožňuje měřítko ZÚR JMK, není možné porovnat uvedené parametry na potřebné úrovni.

V Dopravní politice České republiky pro období 2014 –2020 s výhledem do roku 2050 (Usnesení vlády ČR č. 449/2013 Sb.) je zcela případně konstatováno, že „... dopravní infrastruktura přináší občanům pozitiva, avšak projekty mohou být teoreticky realizovány ve více variantách, které se liší náklady, délkou přípravy záměru, územní prostupností a svými negativními vlivy na životní prostředí, zejména pak na životní podmínky občanů žijících v blízkosti nové infrastruktury. Zároveň návrh projektů může naopak usnadnit životní podmínky obyvatel na jiném místě. Dopravní infrastruktura je nákladná a dlouhodobá investice, a proto posouzení jednotlivých variant včetně hodnocení vlivu na životní prostředí musí být důkladné a s účastí veřejnosti. Celý proces je vždy velmi náročný a může probíhat jen za předpokladu konstruktivního přístupu všech stran.“

Dle § 36 odst. 1 stavebního zákona se územní rezervy z hlediska vlivů na životní prostředí ani dopadů na veřejné zdraví neposuzují neboť účelem územní rezervy je chránit území pro záměr, který nelze bez prověření potřeby realizace a jeho plošných nároků umístit do území. Na základě principu předběžné opatrnosti je však ve Vyhodnocení vlivů ZÚR JMK na udržitelný rozvoj území (v příloze č. 3 „Informativní údaje k územním rezervám“) popsána problematika, které musí být při prověřování možností budoucího využití pro daný účel a při upřesnění vymezení koridoru věnována zvýšená pozornost. Účelem informativního přehledu je upozornit na skutečnosti, kterým je nutné při budoucím prověřování věnovat pozornost, tj. neměly by být opomenuty.

V upozornění SEA je ke koridoru pro územní rezervu RDS34-A (dálnice D43 v úseku Kuřim – Lysice; varianta „Německá“) uvedeno, že při dalším prověřování možnosti využití vymezeného koridoru je nutné věnovat pozornost (kromě dalšího) optimalizaci trasy v rámci koridoru s cílem minimalizace dopadů na obytnou zástavbu, zajistit splnění hlukových limitů.

Při předběžném posouzení koridorů územních rezerv neshledal projektant u žádného z koridorů takový střet se zájmy ochrany životního prostředí dle jednotlivých složek, který by vyloučil již v této fázi realizovatelnost záměru, pro nějž byla územní rezerva vymezena.

Varianty územní rezervy D43 ve variantě „Německé a „Optimalizované MŽP“ budou mimo jiné předmětem podrobného prověřování v rámci „Územní studie nadřazené dálniční a silniční sítě v jádrovém území OB3 Metropolitní rozvojové oblasti Brno“, uložené ZÚR JMK. Tato územní studie v podrobnějším měřítku prověří a upřesní i návrh koridoru pro D43 včetně všech souvisejících staveb s ohledem na možné varianty vedení, realizovatelnost technického řešení i požadavky ochrany životního prostředí a lidského zdraví. Výsledky územní studie budou podkladem pro výběr výsledné varianty D43 a upřesnění koridoru jako veřejně prospěšné stavby v aktualizaci ZÚR JMK.

Úkolem uvedené územní studie (viz rámcový obsah územní studie v bodě 438 textové části I. návrhu ZÚR JMK) je *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.* Při prověřování má územní studie mj. *zohlednit strukturu osídlení a limity využití území včetně zastavěných území prověřovaná řešení směřovat k dopravní účinnosti řešení, minimalizaci negativních vlivů na obyvatelstvo, lidské zdraví a životní prostředí, na přírodu, krajinu a krajinný ráz území.* Z uvedeného vyplývá, že bude zkoumána i propustnost území.

Při zpracování územní studie budou použity aktuální mapové podklady v podrobnějším měřítku, zohledněna pak může být aktuální situace v území. Do mapových podkladů se zanáší až zkolaudované objekty, proto lokality se rozestavěnými či dokončenými, avšak nezkolaudovanými domy nejsou mapových podkladů zaneseny.

2. Námitka, požadujeme dopracování ZÚR tak, aby respektovala „Optimalizovanou“ variantu D43 v části severně od Kuřimi, **se zamítá.**

Odůvodnění:

Navrhovaná dílčí řešení v oblasti města Kuřimi a jeho okolí (včetně území obce Čebín) nelze v ZÚR JMK akceptovat, a to z následujících důvodů:

Předmětná oblast je součástí plochy, ve které ZÚR JMK ukládají zpracování „Územní studie nadřazené dálniční a silniční sítě v jádrovém území OB3 Metropolitní rozvojové oblasti Brno“. Dle rámcového obsahu obsah územní studie (viz bod 438 textové části I. návrhu ZÚR JMK) „*Prioritní záměry pro podrobné posouzení a doporučení výsledného řešení představují dálnice D43, v úseku D1 – Kuřim v koordinaci s variantami obchvatu Kuřimi ...*“. Úkolem uvedené územní studie je *v podrobnějším měřítku v územně-funkčních souvislostech prověřit a upřesnit podmínky pro umístění, funkčnost a reálnost ... 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*“. Jedním z definovaných problémových okruhů, na jejichž zpracování se má soustředit zvláštní pozornost, je „*prověřit napojení severní části Brna ve směru od Kuřimi a dálnice D43 do prostoru České (I/43) s ohledem na varianty D43 a varianty obchvatu Kuřimi s dopady do komunikačního systému města Brna ...*“

Územní studie se stane podkladem pro výběr výsledné varianty D43 (a tedy i potřebných souvisejících záměrů,

jako je obchvat Kuřimi) a pro následnou aktualizaci ZÚR JMK.

Postup prověřování jádrového území kraje cestou územní studie akceptovalo Ministerstvo životního prostředí (MŽP) které vydalo k návrhu ZÚR JMK stanovisko podle § 10g zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí a o změně některých souvisejících zákonů ve znění pozdějších předpisů (stanovisko SEA) dne 05.01.2016. K vymezení kapacitní silnice R43 v návrhu ZÚR JMK stanovilo MŽP ve stanovisku SEA v bodě 3) požadavek nevymezovat v ZÚR JMK koridor pro záměr R43 v úseku Kuřim – Lysice před vymezením koridoru pro záměr R43 v úseku D1 – Kuřim, neboť cit „výběr jedné z variant trasování prvně uvedeného úseku předjímá řešení návaznosti záměru jižně od Kuřimi. Řešením tak může být převedení obou úseků záměru do územní rezervy v rámci aktuálních zásad a následně jejich zahrnutí do návrhové části urychleně zpracované aktualizace ZÚR JMK. V tomto smyslu je formulován požadavek 3) tohoto stanoviska.“

S ohledem na vzájemnou determinaci úseku Kuřim – Lysice a úseku jižně od Kuřimi, kterou MŽP ve stanovisku akcentovalo, bylo řešení navržené MŽP, tj. převedení obou úseků záměru do územní rezervy, zapracováno do ZÚR JMK, přičemž oba úseky jsou současně zahrnuty v rozsahu výše uvedené územní studie.

Je nepochybné, že podkladem pro invariantní vymezení zásadních infrastrukturních záměrů dálniční a silniční sítě v jádrovém území rozvojové oblasti Brno vzhledem k jejich vzájemné podmíněnosti, spjatosti celé sítě a složitosti území v Brně a jeho širším okolí nemohou být (vzhledem k malé přípustné podrobnosti zpracování) ZÚR JMK. Kvalifikované rozhodnutí o výběru variant musí být podloženo podkladem, který umožní podrobnější nastudování a vyhodnocení nejen jednotlivých variant záměrů a jejich možných kombinací, ale i vzájemných kombinací dílčích úseků, a to včetně všech potřebných souvislostí, doprovodných komunikací a návazností na nižší komunikační síť. Takovým podkladem bude uvedená územní studie.

Upřednostnění některé z variant záměrů nebo i jejich dílčích částí v současné fázi, či dokonce přijetí „zcela nových návrhů řešení“, které nejsou nastudovány v širších souvislostech, by bylo v daném kontextu neodůvodnitelné a mohlo by ve svém důsledku vést i k blokaci řešení, které vzejde z podrobnějšího prověřování jako optimální. Námět na parciální řešení uvedený v námitce může být prověřen v rámci zpracování územní studie.

Pořadí	N 13	Datum	10.06.2016	KEVIS kód	–	Č. j.	JMK 90382/2016											
Obec (identifikační údaje)		název městyse:	městys Drásov															
		osoba oprávněná jednat jménem městyse:	Mgr. Martina Bočková, starostka															
Adresa / sídlo		Drásov 61, 664 24 Drásov																
Téma		Dopravní infrastruktura																
Téma – jiné																		
Námitka																		
<u>Vymezení území dotčeného námitkou:</u>																		
uvedené námitky se vztahují k dotčenému území katastru městyse Drásov																		
<u>Obsah námitky:</u>																		
1. <u>Podáváme námitku proti zahrnutí Německé varianty rychlostní komunikace R43 do územní rezervy, neboť toto plánované trasování představuje významný negativní dopad na katastry jak naší obce Drásov, tak obcí Malhostovice, Všechnovice a Skalička. Blízkost obytné zástavby k takto navrhované rychlostní komunikaci představuje riziko ohrožení zdraví obyvatel a životního prostředí.</u>																		
2. <u>Podáváme námitku proti skutečnosti, že není řešen dopravní obchvat Brna, není řešeno propojení plánované R43 s Brnem a další dálniční sítí. Navrhovaná územní rezerva tak koncepčně neřeší složitou dopravní situaci v trase Brno-Svitavy.</u>																		
Vyhodnocení námitky																		

1. Námitka, proti zahrnutí Německé varianty rychlostní komunikace R43 do územní rezervy, se zamítá.

Odůvodnění:

Pořizovatel ZÚR JMK bere na vědomí nesouhlas městyse Drásov s návrhem územní rezervy pro dálnici D43 ve variantě „Německé“. Městys Drásov a obce uvedené v námitce jsou dotčeny návrhem vedení dálnice R43 v úseku Kuřim – Lysice ve variantě „Německá“, která je nyní v návrhu ZÚR JMK vymezena jako územní rezerva RDS34-A, obec Malhostovice je dotčena také návrhem ve variantě „Optimalizované MŽP“ (RDS34-B).

Nesouhlas opírá městyse Drásov především o předpoklad významného negativního dopadu na katastry vyjmenovaných obcí s tím, že blízkost záměru představuje riziko ohrožení zdraví jejich obyvatel a životního prostředí.

Varianta Německá je v kontaktu s obytnou zástavbou v lokalitách Malhostovice – Drásov, Vsechovice – Skalička a Malá Lhota, varianta Optimalizované MŽP pak v lokalitách Lažany, Újezd u Černé Hory a Malá Lhota (lokálně). Vzdálenosti komunikace od nejbližší zástavby budou v obou variantách silně záviset na poloze trasy v rámci vymezeného koridoru. Větší vlivy u nejbližší zástavby byly jednoznačně identifikovány u varianty Německé, na druhou stranu její celkový průchod kolem zástavby je kratší (jde „napříč“ vůči obcím), zatímco varianta Optimalizované MŽP obchází Lažany, Újezd a Lipůvku v delších úsecích.

Je nepochybné, že dopravní stavby (obzvláště ty vyšší kategorie), s sebou přinášejí vedle pozitiv (lepší dopravní parametry a dostupnost) také negativní vlivy na životní prostředí a na zdraví občanů, ať již jsou vedeny v jakékoliv trase. Vzhledem k hustotě osídlení v naší zemi, geomorfologickým podmínkám a dalším limitujícím faktorům je prakticky nemožné (při zajištění smysluplné dopravní účinnosti) vést silnice mimo kontakt se stávajícím osídlením (resp. zcela bez vlivů na sídla a jejich obyvatele).

Je však nezbytné vzít v potaz, že kritéria pro plánování dopravních tras jsou multidisciplinárního charakteru, zváženy a zohledněny musí být nejrůznější aspekty, jako je přepravní účinnost, negativní vlivy na obyvatelstvo, ale i vlivy na různé složky životního prostředí, které je třeba posoudit v širších souvislostech. Při malé podrobnosti, kterou umožňuje měřítko ZÚR JMK, není možné porovnat uvedené parametry na potřebné úrovni.

V Dopravní politice České republiky pro období 2014 –2020 s výhledem do roku 2050 (Usnesení vlády ČR č. 449/2013 Sb.) je zcela případně konstatováno, že „... dopravní infrastruktura přináší občanům pozitiva, avšak projekty mohou být teoreticky realizovány ve více variantách, které se liší náklady, délkou přípravy záměru, územní prostupností a svými negativními vlivy na životní prostředí, zejména pak na životní podmínky občanů žijících v blízkosti nové infrastruktury. Zároveň návrh projektů může naopak usnadnit životní podmínky obyvatel na jiném místě. Dopravní infrastruktura je nákladná a dlouhodobá investice, a proto posouzení jednotlivých variant včetně hodnocení vlivu na životní prostředí musí být důkladné a s účastí veřejnosti. Celý proces je vždy velmi náročný a může probíhat jen za předpokladu konstruktivního přístupu všech stran.“

Dle § 36 odst. 1 stavebního zákona se územní rezervy z hlediska vlivů na životní prostředí ani dopadů na veřejné zdraví neposuzují neboť účelem územní rezervy je chránit území pro záměr, který nelze bez prověření potřeby realizace a jeho plošných nároků umístit do území. Na základě principu předběžné opatrnosti je však ve Vyhodnocení vlivů ZÚR JMK na udržitelný rozvoj území (v příloze č. 3 „Informativní údaje k územním rezervám“) popsána problematika, které musí být při prověřování možností budoucího využití pro daný účel a při upřesnění vymezení koridoru věnována zvýšená pozornost. Účelem informativního přehledu je upozornit na skutečnosti, kterým je nutné při budoucím prověřování věnovat pozornost, tj. neměly by být opomenuty.

V upozornění SEA je ke koridoru pro územní rezervu RDS34-A (dálnice D43 v úseku Kuřim – Lysice; varianta „Německá“) uvedeno, že při dalším prověřování možnosti využití vymezeného koridoru je nutné věnovat pozornost (kromě dalšího) optimalizaci trasy v rámci koridoru s cílem minimalizace dopadů na obytnou zástavbu, zajistit splnění hlukových limitů.

Při předběžném posouzení koridorů územních rezerv neshledal projektant u žádného z koridorů takový střet se zájmy ochrany životního prostředí dle jednotlivých složek, který by vyloučil již v této fázi realizovatelnost záměru, pro nějž byla územní rezerva vymezena.

Varianty územní rezervy D43 ve variantě „Německé a „Optimalizované MŽP“ budou mimo jiné předmětem podrobného prověřování v rámci „Územní studie nadřazené dálniční a silniční sítě v jádrovém území OB3 Metropolitní rozvojové oblasti Brno“, uložené ZÚR JMK. Tato územní studie v podrobnějším měřítku prověří a upřesní i návrh koridoru pro D43 včetně všech souvisejících staveb s ohledem na možné varianty vedení,

realizovatelnost technického řešení i požadavky ochrany životního prostředí a lidského zdraví. Výsledky územní studie budou podkladem pro výběr výsledné varianty D43 a upřesnění koridoru jako veřejně prospěšné stavby v aktualizaci ZÚR JMK.

Úkolem uvedené územní studie (viz rámcový obsah územní studie v bodě 438 textové části I. návrhu ZÚR JMK) je 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.*

Jedním z problémových okruhů, na jejichž zpracování má být soustředěna zvláštní pozornost, je „*prověřit varianty dálnice D43 v úseku dálnice D1 – Kuřim se zohledněním návazností na varianty D43 navazujícího úseku Kuřim – Lysice z hlediska dopravní účinnosti v celém systému silniční a komunikační sítě OB3 metropolitní rozvojové oblasti Brno a města Brna, územních nároků a v koordinaci s navazujícími záměry*“. Při prověřování má územní studie mj. „*zohlednit strukturu osídlení a limity využití území včetně zastavěných území, prověřovaná řešení směřovat k dopravní účinnosti řešení, minimalizaci negativních vlivů na obyvatelstvo, lidské zdraví a životní prostředí, na přírodu, krajinu a krajinný ráz území*“.

2. Námitka, proti skutečnosti, že není řešen dopravní obchvat Brna, není řešeno propojení plánované R43 s Brnem a další dálniční sítí, **se zamítá**.

Odůvodnění:

Návrh ZÚR JMK obsahuje koncepční řešení celé páteřní silniční infrastruktury. Koncepce dopravy Jihomoravského kraje obsažená v ZÚR JMK je výsledkem komplexního posouzení potenciálu území a zhodnocení koncepčních scénářů uspořádání silniční sítě v Jihomoravském kraji, včetně zhodnocení výhledového zatížení silniční sítě v jednotlivých koncepčních scénářích (tzv. dopravní model), které byly modelovány pro potřeby posouzení jejich účinnosti, dopadů do území, nároků a přínosů pro rozvoj území kraje.

Řešení ZÚR JMK obsahuje pro jednotlivé záměry v rozsahu celého kraje jak úseky návrhové, tak úseky vymezené formou územních rezerv, včetně stanovené podmínky zpracování územní studie (viz k námitce č. 1) jako podkladu pro rozhodování o variantách. Toto řešení je řešením kompletním a je v souladu se stavebním zákonem a jeho prováděcími předpisy. Stanovení podmínky územní studie na složité území okolí města Brna je zvoleno proto, aby nástroji územního plánování bylo umožněno podrobnější prověření u dopravních záměrů v předmětném území, pro které bude zpracována také hluková a rozptylová studie. Tímto pořizovatel ZÚR předchází vymezování variant záměrů, které by mohly být vyhodnoceny jako nerealizovatelné, resp. (veřejnoprávně) neproveditelné.

Pořizovatel ZÚR JMK si je vědom problematické dopravní situace v Brně a okolním území, která je právě jedním ze stěžejních důvodů pro podrobnější prověření jádrového území kraje územní studií. V rámci územní studie bude mj. prověřeno, zda je potřebné a možné řešit v hustě urbanizované oblasti „obchvat města Brna“, tedy nalézt řešení, které odlehčí dopravnímu zatížení města Brna, aniž by se tak stalo na úkor obyvatel okrajových částí města či okolních obcí. V situaci, kdy cca 82% dopravy ve směru sever – jih představuje doprava zdrojová a cílová vázaná na město Brno a jeho příměstské části, bude muset být v územní studii zkoumána také možnost oddělení tranzitní a cílové dopravy směřující na Brno jako související dopravně inženýrská problematika.

Jak plyne z citace uvedené k územní studii (viz výše k námitce č. 1), územní studie bude prověřovat také návaznosti variant dálnice D43 v úseku dálnice D1 – Kuřim na varianty navazujícího úseku Kuřim – Lysice z hlediska dopravní účinnosti v celém systému silniční a komunikační sítě OB3 metropolitní rozvojové oblasti Brno a města Brna včetně územních nároků a v koordinaci s navazujícími záměry. Výsledky územní studie budou podkladem pro výběr výsledného řešení dálnice D43.

Územní studie tedy povede k podrobnějšímu nastudování a vyhodnocení nejen jednotlivých variant záměrů a jejich možných kombinací, ale i vzájemných kombinací dílčích úseků, a to včetně všech potřebných souvislostí, doprovodných komunikací a návazností na nižší komunikační síť. Pouze takový podklad umožní kvalifikované a dostatečně podložené rozhodnutí o výběru variant dálnice D43.

Pořadí	N 14	Datum	13.06.2016	KEVIS kód	–	Č. j.	JMK 90785/2016

Obec (identifikační údaje)	název obce:	obec Malhostovice
	osoba oprávněná jednat jménem obce:	Petr Grünwald, starosta
Adresa / sídlo	Malhostovice 75, 666 03 Tišnov 3	
Téma	Dopravní infrastruktura	
Téma – jiné		

Námítky

1. Neakceptovatelnost zahrnutí dálnice D43 od Lysic po dálnici D1 formou územní rezervy (neakceptovatelnost nedořešení ZÚR JMK)

O konečném koridoru dálnice D43 nemá být v ZÚR rozhodnuto a je zde pouze systém několika územních rezerv. Pro tento postup schází v návrhu ZÚR uspokojivé odůvodnění stejně tak jako pro návrh nedořešit územní plánování v nejvíce kritické části kraje – v 50 obcích brněnské aglomerace. Je neakceptovatelné odložit dokončení ZÚR pro celé území JMK až doby za další cca 3-4 roky, s tím, že nejprve bude pořizována územní studie pro celé jádro kraje. Není objasněno, jak je možné, že v roce 2011 kraj o D43 v ZÚR rozhodoval a nyní, tj. o pět let později, rozhodnout nemůže. Je nepřijatelné, že po 16 letech existence kraje je dořešení ZÚR odkládáno o další cca 4 roky, a že rozhodování o trase D43 má tedy trvat minimálně 20 let. Takový odklad bude mít nejen negativní vliv na obyvatele JMK, ale povede ke ztrátě Evropských dotací z „Operačního programu Doprava“ (s možným čerpáním pouze do roku 2023). Nedokončení ZÚR tedy znemožňuje zahájení realizace D43 minimálně do roku 2024. Požadujeme dopracování ZÚR tak, aby byl definitivně vymezen celý logicky provozovatelný úsek od dálnice D1 po Boskovice.

2. Územní rezerva pro D43 ve variantě „Německá“ neměla nikdy být navržena a je ji třeba ze ZÚR vypustit

Územní rezervy se sice podle stavebního zákona neposuzují z hlediska dopadů na veřejné zdraví a na životní prostředí, ale i tak vymezení územních rezerv pro páteřní komunikace musí vždy vycházet z takového profesionálního přístupu, že územní rezerva smí být vymezena pouze v takovém koridoru, kde odborníkovi není známa žádná zásadní překážka k realizaci výstavby předmětné komunikace.

Z tohoto hlediska územní rezerva pro D43 v trase „Německé“ neměla nikdy být v návrhu ZÚR zakreslena, neboť i neodborníkovi je na první pohled zřejmé, že realizace komunikace D43 v této trase prakticky není možná. Požaduje se tedy úprava ZÚR.

Je naprosto nepochybné, že koridor varianty „Německé“ uvažovaný před 75 lety je nepoužitelný i proto, že za toto velmi dlouhé období došlo v území k podstatným změnám a že ze zákona byla posílena ochrana jak obyvatel, tak i přírody, což nelze ignorovat.

V současné době jsou obce Malhostovice a Drásov prakticky srostlé a není zde tedy prostor pro umístění transevropské dálniční komunikace D43 systému TEN-T. Do stejné situace se D43 dostává v blízkosti obcí Všechnovice a Skalička. V oblasti Malé Lhoty projektant prakticky zachoval těleso v trase navrhované v předválečných letech, ale nevzal v úvahu, že zde již dnes výstavba rodinných domků dosáhla vzdálenosti cca 70 metrů od plánované D43. Podobný problém je i v Černé Hoře, kde je též rozsáhlá nová výstavba. Varianta „Optimalizovaná“ je zde vedena významně dále od této obytné výstavby než varianta „Německá“. Ani jedna z těchto mnoha nově urbanizovaných oblastí není zakreslena v mapových podkladech použitých pro Návrh ZÚR.

„Německá“ varianta velmi nešťastně zasahuje i do prostoru evropsky chráněných lokalit NATURA 2000 v prostoru „Malhostovických kopečků“. Jejich hodnota z hlediska přírody a z hlediska jejich umístění v krajině by byla realizací D43 v „Německé“ trase prakticky zlikvidována.

Stejná situace na trase „Německé“ varianty je i v katastru obce Lubě, kde se nachází přírodní památka Krkatá bába. Tomuto útvaru předválečný projektant věnoval zvýšenou pozornost a alespoň v tomto prostoru navrhovaná tělesa komunikace rozdělil. V současném stavu je těleso D43 navrhováno zcela necitlivě s protnutím přírodní památky a její hodnota jako součást velmi cenné krajiny se tak prakticky vytrácí.

3. Neakceptovatelnost odkládání dořešení ZÚR JMK s ohledem na nepřijatelné životní podmínky v okolí stávající silnice I/43 v situaci, kdy existuje kvalitní trasování D43 (tzv. „Optimalizovaná“ varianta)

Oddálení vymezení koridoru D43 o minimálně 4 roky je nepřijatelné, neboť občané řady obcí, včetně Lipůvky a Lažan, jsou dlouhodobě vystaveni nadměrné zátěži průchodem stávající komunikace I/43 urbanizovaným

územím obce. Požaduje se definitivní vymezení koridoru D43 v ZÚR.

ZÚR nenaplnily svůj základní úkol, který byl od nich očekáván, tedy zbavení těchto obcí dopravní zátěže, a to přesto, že je k dispozici autorizovaný projekt tzv. „Optimalizované“ varianty D43 navrhuující kvalitní obchvaty obcí.

Tato „Optimalizovaná“ varianta D43 je také kvalitním severním obchvatem Kuřimi, a tedy by umožnila odvést podstatnou část tranzitní dopravy z prostoru Kuřimi. Oddálení rozhodnutí o trase D43 o cca 4 roky také znamená, že občané Kuřimi budou minimálně o 4 roky déle zbytečně zatěžováni.

„Optimalizovaná“ varianta D43 je jedinou známou variantou, která umožňuje komplexně dořešit vedení dopravy ze tří směrů, a to od Blanska, Černé hory a Tišnova, a tím umožňuje důsledné oddělení dopravy tranzitní vzhledem ke Kuřimi a Brnu a dopravy cílové do města Brna. Tranzitní doprava se zachycuje již severně od Kuřimi a je odvedena nejkratší cestou k dálnici D1, tedy nezatěžuje ani Kuřim ani Brno. Vybudování „Optimalizované“ varianty D43 (tj. vybudování nové trasy zejména pro tranzitní dopravu) současně umožňuje k důsledné ochraně Kuřimi a Brna aplikovat dopravně technická opatření, např. vyloučit tranzitní, zejména nákladní, dopravu z tohoto území, a to i s použitím dopravního značení.

4. Nesprávné rozdělování D43 na nelogické a samostatné neprovozovatelné úseky

Ve stanovisku k posuzování vlivů na veřejné zdraví a na životní prostředí (Stanovisko SEA) vydaného Ministerstvem životního prostředí v lednu 2016 mělo Ministerstvo závažné námitky proti postupu, kdy část koridoru D43 byla dána do územní rezervy (úsek od dálnice D1 po Kuřim) přičemž v navazující oblasti severně od Kuřimi bylo navrhováno o D43 rozhodnout. MŽP požadovalo D43 nedělit na úseky a posoudil D43 jako celek. Kraj této námitce vyhověl.

Na severu MŽP sice explicitně zmínilo obec Lysice, nicméně je nepochybně nesprávné dělit řízení o D43 v ZÚR jakkoliv na nelogicky vytyčené a samostatné neprovozovatelné úseky.

Logickým úsekem tedy není kraťouchký úsek D43 od Lysic po Boskovice ani úsek od Boskovic po Jevíčko, kde je dnes pouhá komunikace II. třídy (a tato komunikace kapacitně dostačuje, je nutné jen dořešit obchvaty obcí).

Požadujeme proto, aby byla napravena nově vzniklá chybná situace, tj. že hranice mezi územními rezervami a definitivně navrhovaným koridorem D43 je nesmyslně v polích po Lysicemi.

Požaduje se proto vyřešit D43 v celém logickém úseku od dálnice D1 po oblast Boskovicka.

V projektu ing. Kalčíka z roku 2015 je správně navrhována D43 od dálnice D1 až po křížení s dnešní I/43 u Skalice nad Svitavou (a zde s přímým napojením Boskovic po silnici II/150).

Následná trasa od tohoto zakončení dále k severu by měla být projednána při nápravě dosavadního pořízování ZÚR a to ve variantách, kde bude zahrnuta jak varianta D43 na Svitavy, tak i varianta, kde se D43 u Skalice nad Svitavou ukončí a doprava se rozdělí na silnice I. a II. třídy ve směru na Kunštát, Svitavy, Jevíčko a Boskovice.

Vedení D43 v trase na Jevíčko postrádá jakékoliv odůvodnění, neb nahrazovat zde existující a kapacitně vyhovující silnici II. třídy dálnici je naprosto nepřiměřené.

5. Nesprávné vyhodnocení varianty Optimalizované v hodnocení vlivů (SEA)

Vyhodnocení varianty „Optimalizované“ bylo v celém procesu pořízování ZÚR nesprávné. V provedeném posouzení SEA zveřejněném v květnu 2015 bylo naprosto nesprávně tvrzeno, že rozdíly mezi variantou „Optimalizovanou“ a variantou „Německou“ jsou malé. Toto je zcela v rozporu s realitou, neboť za malý rozdíl se nedá např. pokládat situace, kdy v jednom případě je koridor transevropské komunikace TEN-T určené pro dálkovou tranzitní dopravu napříč Evropou **veden pouhé desítky metrů od obytných budov** a v druhém případě je **veden ve vzdálenosti cca pul kilometru a dále od okraje obce**.

Je naprosto zřejmé, že „Optimalizovaná“ varianta D43 se sídelním útvarům striktně vyhýbá, zatímco varianta „Německá“ tak nečiní, a tedy má významné negativní vlivy na obce. Lze poukázat např. na porovnání situace, kdy **varianta „Německá“ je v těsném kontaktu s obytnou zástavbou** obcí Malhostovice a Drásov, což je v příkrém kontrastu s **kvalitně navrženou variantou „Optimalizovanou“, která je navržena cca 1 km od obce Lipůvka**.

Na tuto skutečnost bylo již upozorňováno v roce 2015. ale toto bylo ignorováno. Požaduje se tedy náprava ZÚR a nové projednání ZÚR. Je současně požadováno takové vymezení návrhového koridoru D43 od dálnice D1 až po

Lysice, které bude provedeno na základě řádného hodnocení vlivů ne veřejné zdraví.

6. Vypuštění Malhostovické varianty

Zrušení této varianty vítáme, protože byla navrhována bez reálného základu. Návrh územní rezervy by tedy nesprávně omezil rozvoj dotčeného území.

7. Požadavek na prověření subvarianty optimalizované varianty D43 s křižovatkou severně od Kuřimi/jižně od Čebína

Požadujeme, aby mezi posuzované varianty D43 byla zahrnuta subvarianta s mimoúrovňovou křižovatkou severně od Kuřimi/jižně od Čebína a s napojením na dříve projednávanou variantu obchvatu Čebína – viz vyobrazení na dvou obrázcích v příloze. Trasa tělesa D43 je v této subvariantě beze změny oproti doposud používané variantě „Optimalizované“. Tato subvarianta s alternativním provedením mimoúrovňových napojení je odůvodnitelná existencí dvou intenzivně využívaných silnic II/385 (v trase od Tišnova. Hradčan a Čebína) a I/43 (v trase od obce Česká).

Vyhodnocení námitek

Námítka č. 1, neakceptovatelnost zahrnutí dálnice D43 od Lysic po dálnici D1 formou územní rezervy (neakceptovatelnost nedořešení ZÚR JMK), **se zamítá.**

Odůvodnění:

Pořizovatel ZÚR JMK zdůrazňuje, že návrhem ZÚR JMK je řešeno celé území kraje včetně jeho centrální části, kterou je OB3 Metropolitní rozvojová oblast Brno, vymezená Politikou územního rozvoje ČR. Návrh ZÚR JMK obsahuje mimo jiné řešení celé páteří silniční infrastruktury. Koncepce dopravy Jihomoravského kraje obsažená v ZÚR JMK je výsledkem komplexního posouzení potenciálu území a zhodnocení koncepčních scénářů uspořádání silniční sítě v Jihomoravském kraji, včetně zhodnocení výhledového zatížení silniční sítě v jednotlivých koncepčních scénářích (tzv. dopravní model), které byly modelovány pro potřeby posouzení jejich účinnosti, dopadů do území, nároků a přínosů pro rozvoj území kraje. V souladu se stavebním zákonem a zadáním jsou v ZÚR JMK vymezeny pro dopravní a technickou infrastrukturu plochy a koridory návrhové (veřejně prospěšné stavby) a územní rezervy.

Stavební zákon v § 36 odst. 2 umožňuje v zásadách územního rozvoje uložit prověření vybraných ploch a koridorů územní studií. Zadání ZÚR JMK v bodě 15. uložilo projektantovi vyhodnotit potřebu uložení územní studie. V průběhu pořizování současných ZÚR vyhodnotil projektant ve vztahu k území Metropolitní rozvojové oblasti Brno OB3 všechny dostupné podklady a dospěl k závěru, že je účelné a nezbytné uložit zpracování územní studie. Cílem územní studie je prověřit v územním detailu potřebnost a realizovatelnost vybraných záměrů navrhované koncepce silniční dopravy na území Jihomoravského kraje, jež byly vymezeny v podobě územních rezerv. Podrobné odůvodnění závěru je uvedeno v Odůvodnění Návrhu ZÚR JMK v kapitole G.9. (k bodu 438).

K uvedenému doplňujeme, že Aktualizací č. 1 PÚR ČR je stanoven úkol pro Metropolitní rozvojovou oblast Brno – pořádit územní studii řešící zejména vazby veřejné infrastruktury. Návrhem ZÚR JMK uložená „Územní studie nadřazené dálniční a silniční sítě v jádrovém území OB3 Metropolitní rozvojové oblasti Brno“ tak plní úkol stanovený Jihomoravskému kraji PÚR ČR.

MŽP vydalo k návrhu ZÚR JMK stanovisko podle § 10g zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí a o změně některých souvisejících zákonů ve znění pozdějších předpisů (stanovisko SEA) dne 05.01.2016. K územní studii MŽP ve stanovisku uvedlo cit.: „*Návrh ZÚR JMK obsahuje řadu záměrů s potenciálem přispět ke zlepšení kvality ovzduší (zkvalitnění a zkapacitnění veřejné dopravy [nové terminály IDS, modernizace a výstavba železničních tratí], vyvedení dopravy mimo obytnou zástavbu [obchvaty obcí], stavby plynovodů a teplovodů [předpoklad nahrazení alespoň části lokálních topenišť] aj.), pokračující absence ZÚR JMK by naopak mohla bránit rozvoji v některých oblastech a v konečném důsledku implikovat zhoršování imisní zátěže. V dané situaci proto MŽP považuje za nejvhodnější dokončit pořizování stávajícího návrhu ZÚR JMK a následně urychleně zpracovat aktualizaci zásad, respektující výsledky vypracované územní studie.*“ Ve stanovisku MŽP stanovilo mj. požadavek „*Bezodkladně po pořízení územní studie zajistit komplexní dořešení problematiky uspořádání nadřazené silniční sítě v jádrovém území metropolitní oblasti Brno převedením vybraného řešení do návrhové části ZÚR JMK v rámci jejich aktualizace tak, aby byly vytvořeny územní podmínky a předpoklady pro možnou přípravu a zahájení realizace celého souboru rozhodujících dopravních staveb vybraného koncepčního scénáře, které v cílové podobě umožní vytvořit plnohodnotné podmínky pro ochranu*

zdraví obyvatel a životního prostředí.

Pořizovatel ZÚR JMK nesouhlasí s názorem, že „odkládá dokončení ZÚR JMK pro celé území kraje“. Z výše uvedeného je zřejmé, že s ohledem na komplikovanost centrálního území kraje a potřebnost prověření záměrů, které se v něm kumulují, v podrobnějším měřítku, pořizovatel pouze využívá ve prospěch kvality budoucího řešení relevantní nástroje územního plánování.

K trasování dálnice D43 (rychlostní silnice R43) uvádíme, že koncepce dopravy v Jihomoravském kraji, uplatněná v ZÚR JMK, navazuje na dlouhodobě sledované zásady a principy rozvoje území včetně nadřazené dopravní infrastruktury. Aktuálně zohledňuje a zapracovává strategie a principy platných oborových dokumentů schválených vládou ČR, především Dopravní politiku České republiky pro období 2014 –2020 s výhledem do roku 2050 (Usnesení vlády ČR č. 449/2013 Sb.), Dopravní sektorovou strategii, 2. fázi (Usnesení vlády ČR č. 850/2013 Sb.) a dále Politiku územního rozvoje.

V Dopravní politice České republiky je k problematice urychlení přípravy staveb uvedeno: „... *dopravní infrastruktura přináší občanům pozitiva, avšak projekty mohou být teoreticky realizovány ve více variantách, které se liší náklady, délkou přípravy záměru, územní prostupností a svými negativními vlivy na životní prostředí, zejména pak na životní podmínky občanů žijících v blízkosti nové infrastruktury. Zároveň návrh projektů může naopak usnadnit životní podmínky obyvatel na jiném místě. Dopravní infrastruktura je nákladná a dlouhodobá investice, a proto posouzení jednotlivých variant včetně hodnocení vlivu na životní prostředí musí být důkladné a s účastí veřejnosti. Celý proces je vždy velmi náročný a může probíhat jen za předpokladu konstruktivního přístupu všech stran.*“

V rámci Dopravní sektorové strategie je chybějící úsek silnice R43 Brno – Staré Město identifikován jako nedostatek jednak z hlediska kompletnosti sítě TEN-T, jednak z hlediska dobudování plánované sítě dálnic a rychlostních silnic. Je zde však také uvedeno, že „s ohledem na prioritizaci opatření, výsledky ekonomického hodnocení, dostupné finanční zdroje a složitost povolovacích procesů nebude v horizontu do roku 2030 zřejmě možné dostavět rychlostní silnici R43 v úseku Svitávka – Staré Město“.

Dále z Dopravní sektorové strategie citujeme: „**R43 Troubsko – Staré Město** (cluster CS025P Troubsko – Kuřim, projekt S165; CS4199aN Kuřim – Svitávka, projekt S322; CS199bN Svitávka – Staré Město, projekt S321): Ve vztahu k těmto clusterům, resp. projektům, je třeba primárně zajistit jejich nezpochybnitelnou územní stabilizaci v Zásadách územního rozvoje Jihomoravského kraje. V severní části na území Pardubického kraje je trasa územně stabilizována. Poté je třeba v rámci územně definovaných koridorů provést hodnocení konkrétního trasování v rámci procesu EIA. Souhlasné stanovisko MŽP v rámci procesu EIA bylo prozatím vydáno pouze ve vztahu k projektu S322 (Kuřim – Svitávka). S ohledem na očekávatelné komplikace v průběhu investorské přípravy těchto projektů a s ohledem na výsledky hodnocení předmětných clusterů v knize 8 není počítáno s realizací těchto projektů v období 2014 – 2020. V rámci přípravných prací je třeba volit obhajitelné technicko-ekonomické řešení celého tahu.“ Dále se zde uvádí, že „.... R43 v současné době nemůže plnit roli projektu pro zvýšení absorpční kapacity finančních prostředků, neboť není dostatečně investorsky připravena. Z uvedeného důvodu jsou pro zvýšení absorpční kapacity sledovány jiné připravenější projekty, byť jejich důležitost v rámci systému byla shledána jako nižší než potřeba nové stopy silniční komunikace mezi D1 a I/35 (R35).“

Výše uvedené časové horizonty a jejich odůvodnění prokazují, že možnost čerpání dotací z „Operačního programu Doprava 2014-2020“ pro záměr R43 (dle současné právní úpravy dálnice D43) není determinována pouze postupem zvoleným v ZÚR JMK (prověření dopravní sítě cestou územní studie), ale roli zde hrají další významné faktory mimo oblast územního plánování, které možnost využití programu (v němž výdaje na projekty musí být vynaloženy nejpozději do 31.12.2023) z časových důvodů prakticky vylučují.

K odlišnému přístupu k „rozhodování kraje o D43“ v současnosti oproti roku 2011 uvádíme: JMK v souladu se stavebním zákonem zahájil v roce 2007 pořizování ZÚR, které v roce 2011 vydal. Po vydání zrušujícího rozsudku NSS v roce 2012 JMK neprodleně zahájil pořizování nových ZÚR JMK. NSS nezpochybnil koncepci ZÚR JMK, ale uvedl nový náhled na posouzení kumulativních a synergických vlivů v procesu SEA. Do rozhodnutí soudu probíhalo hodnocení SEA v ZÚR v ostatních krajích obdobně, proto JMK nepředpokládal nedostatky v dokumentaci; tento předpoklad byl potvrzen i souhlasným stanoviskem SEA k následně zrušeným ZÚR JMK. Nejvyšší správní soud tak svým rozsudkem k ZÚR JMK vyslovil jiný právní názor, než jaký do té doby státní správa zastávala.

JMK si je vědom důsledku rozsudku soudu a složitosti posuzování kumulativních a synergických vlivů. Součástí dokumentace Vyhodnocení vlivů ZÚR JMK na životní prostředí (dokumentace SEA) je proto „Metodické vysvětlení“ (Příloha č. 1), kde je popsán metodický přístup ke zpracování jednotlivých kapitol dokumentace,

v opodstatněných případech jsou popsány úvahy, které zpracovatele vedly ke zvolenému způsobu zpracování vyhodnocení. Dokumentací SEA se podrobně zabývalo MŽP ve stanovisku SEA ze dne 05.01.2016, k vyhodnocení nemělo z hlediska zvoleného metodického přístupu výhrady.

Co se týče možnosti rozhodnutí o výběru variant v rámci současně zpracovaných ZÚR JMK, je třeba vzít v úvahu skutečnost, že do procesu pořizování nových ZÚR JMK také výrazně zasáhla novela SZ (účinná od 01. 01. 2013), která omezila podrobnost řešení příslušející jednotlivým druhům ÚPD. V rámci ZÚR JMK není možné dosáhnout takové úrovně znalostí o území, záměrech a jejich kumulovaných a synergických vlivech, která je potřebná k dostatečně kvalifikovanému a podloženému rozhodnutí o variantách.

Podkladem pro aktualizaci ZÚR JMK a invariantní vymezení zásadních infrastrukturních záměrů dálniční a silniční sítě v jádrovém území rozvojové oblasti Brno jako veřejně prospěšné stavby s předpokladem možného zahájení jejich projektové a realizační přípravy bude výsledek územní studie.

Námítka č. 2, územní rezerva pro D43 ve variantě „německá“ neměla nikdy být navržena a je ji třeba ze ZÚR vypustit, **se zamítá.**

Odůvodnění:

Vyslovený názor, že „realizace komunikace D43 v této trase prakticky není možná“, je subjektivním názorem podatele, se kterým nelze souhlasit. Důvody uvedené v podání akcentují ve vztahu k trasování rychlostní silnice R43 (dálnice D43) hledisko ochrany zastavěných území obcí, obyvatel a přírodních hodnot území. Je však nezbytné vzít v potaz, že kritéria pro plánování dopravních tras jsou multidisciplinárního charakteru, zváženy a zohledněny musí být nejrůznější aspekty, nejen negativní vlivy na obyvatelstvo, ale v neposlední řadě také přepravní účinnost a vlivy na různé složky životního prostředí, které je třeba posoudit v širších souvislostech. Při malé podrobnosti, kterou umožňuje měřítko ZÚR JMK, není možné porovnat uvedené parametry na potřebné úrovni.

V Dopravní politice České republiky pro období 2014 –2020 s výhledem do roku 2050 (Usnesení vlády ČR č. 449/2013 Sb.) je zcela případně konstatováno, že „... dopravní infrastruktura přináší občanům pozitiva, avšak projekty mohou být teoreticky realizovány ve více variantách, které se liší náklady, délkou přípravy záměru, územní prostupností a svými negativními vlivy na životní prostředí, zejména pak na životní podmínky obyvatel žijících v blízkosti nové infrastruktury. Zároveň návrh projektů může naopak usnadnit životní podmínky obyvatel na jiném místě. Dopravní infrastruktura je nákladná a dlouhodobá investice, a proto posouzení jednotlivých variant včetně hodnocení vlivu na životní prostředí musí být důkladné a s účastí veřejnosti. Celý proces je vždy velmi náročný a může probíhat jen za předpokladu konstruktivního přístupu všech stran.“

Jak je mj. uvedeno v odůvodnění námítky, územní rezervy se z hlediska vlivů na životní prostředí ani dopadů na veřejné zdraví neposuzují (§ 36 odst. 1 stavebního zákona), neboť účelem územní rezervy je chránit území pro záměr, který nelze bez prověření potřeby realizace a jeho plošných nároků umístit do území. Na základě principu předběžné opatrnosti je však ve Vyhodnocení vlivů ZÚR JMK na udržitelný rozvoj území (v příloze č. 3 „Informativní údaje k územním rezervám“) popsána problematika, které musí být při prověřování možností budoucího využití pro daný účel a při upřesnění vymezení koridoru věnována zvýšená pozornost. Účelem informativního přehledu je upozornit na skutečnosti, kterým je nutné při budoucím prověřování věnovat pozornost, tj. neměly by být opomenuty.

Při předběžném posouzení koridorů územních rezerv neshledal projektant u žádného z koridorů takový střet se zájmy ochrany životního prostředí dle jednotlivých složek, který by vyloučil již v této fázi realizovatelnost záměru, pro nějž byla územní rezerva vymezena.

V informativním přehledu je mj. zahrnuta oblast „Biologická rozmanitost, fauna, flóra“, kde jsou u každého hodnoceného úseku uvedeny i příslušné evropsky významné lokality, přírodní památky a další chráněná území včetně těch jmenovaných v podání. V upozornění SEA koridoru pro územní rezervu RDS34-A (dálnice D43 v úseku Kuřim – Lysice; varianta „Německá“) je uvedeno, že při dalším prověřování možnosti využití vymezeného koridoru je nutné věnovat pozornost (kromě dalšího) – minimalizaci vlivů na zvláště chráněná území přírody (přírodní památky Krkatá Bába, Malhostovické kopečky, Čtvrťky za Bořím a Zlobice) a lokality soustavy NATURA 2000 (EVL Malhostovické kopečky, EVL Zlobice), a dále optimalizaci trasy v rámci koridoru s cílem minimalizace dopadů na obytnou zástavbu, zajistit splnění hlukových limitů.

Způsob respektování chráněných území v koridoru územní rezervy RDS34-A v návrhu ZÚR JMK je popsán v textové části odůvodnění, z níž citujeme: „Koridor vychází z MÚK Kuřim, prochází mezi obcemi Drásov a Malhostovice. V prostoru bezprostředně souvisejícím s EVL Malhostovické kopečky je na základě stanoviska

MŽP k posouzení vlivů provedení záměru na životní prostředí podle § 10 zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí a v souladu s návrhem studie „Rychlostní silnice R43 Kuřim – Svitávka“ (HBH Projekt, s. r. o., 2012) veden v oddálené poloze od EVL Malhostovické kopečky. Koridor přechází přes přírodní památku Krkatá Bába, v projektové dokumentaci je tento úsek technicky řešen estakádou nad přírodní památkou s vyloučením potenciálního střetu. Dále koridor východně míjí obec Žernovnik, ve východní poloze se vyhýbá přírodní památce Čtvrťky za Bořím a končí mimoúrovňovou křižovatkou MÚK Lysice.“

Varianty územní rezervy D43 ve variantě „Německé a „Optimalizované MŽP“ budou mimo jiné předmětem podrobného prověřování v rámci „Územní studie nadřazené dálniční a silniční sítě v jádrovém území OB3 Metropolitní rozvojové oblasti Brno“, uložené ZÚR JMK. Tato územní studie v podrobnějším měřítku prověří a upřesní i návrh koridoru pro D43 včetně všech souvisejících staveb s ohledem na možné varianty vedení, realizovatelnost technického řešení i požadavky ochrany životního prostředí a lidského zdraví. Výsledky územní studie budou podkladem pro výběr výsledné varianty D43 a upřesnění koridoru jako veřejně prospěšné stavby v aktualizaci ZÚR JMK.

Úkolem uvedené územní studie (viz rámcový obsah územní studie v bodě 438 textové části I. návrhu ZÚR JMK) je *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. Při prověřování má územní studie mj. zohlednit strukturu osídlení a limity využití území včetně zastavěných území, prověřovaná řešení směřovat k dopravní účinnosti řešení, minimalizaci negativních vlivů na obyvatelstvo, lidské zdraví a životní prostředí, na přírodu, krajinu a krajinný ráz území.*

Při zpracování územní studie budou použity aktuální mapové podklady v podrobnějším měřítku, zohledněna pak může být aktuální situace v území.

Námítka č. 3, neakceptovatelnost odkládání dořešení ZÚR JMK s ohledem na nepřijatelné životní podmínky v okolí stávající silnice I/43 v situaci, kdy existuje kvalitní trasování D43 (tzv. „Optimalizovaná“ varianta), **se zamítá.**

Odůvodnění:

K údajnému odkládání dořešení ZÚR JMK jsme se vyjádřili již v rámci námítky č. 1.

Varianty D43 v jádrovém území rozvojové oblasti OB3 Brno s napojením na dálnici D1 jsou z důvodů především složitosti územních podmínek příměstského prostoru, vysokých nároků na dopravu generovaných potřebami krajského města a druhé největší metropole v České republice dlouhodobě prověřovány a zkoumány. Varianta „Optimalizovaná“ v úseku Černá Hora – Kuřim – dálnice D1 je pouze jednou z možných variant, která v úseku Kuřim – D1 představuje maximální oddálení dálnice do stopy Boskovické brázdy. Vedení D43 Boskovickou brázdou skýtá oproti poloze Bystrcké relativně snazší územní průchodnost.

Rozhodnutí o výsledné variantě však musí respektovat i jiné požadavky a podmínky, zejména pak dopravně inženýrské včetně přepravní využitelnosti a dopravní účinnosti dané komunikace. Z hlediska dopravní účinnosti, kdy cca 82% dopravy ve směru sever – jih představuje doprava zdrojová a cílová vázaná na město Brno a jeho příměstské části, je D43 v takto oddálené poloze využitelná pouze částečně. Z výsledků modelování dopravy a prognózy dopravy se ukazuje, že pro výhledovou intenzitu dopravy ve stopě Boskovickou brázdou by z hlediska kapacity postačovala komunikace v kategorii silnice I. třídy, přičemž by zásadně vzrostly nároky na kapacitní silniční infrastrukturu pro zdrojovou a cílovou dopravu v poloze blíže k Brnu.

Z důvodů složitosti a komplexnosti celé problematiky, kdy výběr výsledné varianty D43 v úseku Kuřim – dálnice D1 je úzce spjatý s celkovým dopravním systémem a řešením jádrového území rozvojové oblasti OB3 Brno včetně vnitřního prostoru a komunikační sítě Brna – VMO a MMO (D43 – součást tříступňové ochrany Brna), ZÚR JMK ukládají zpracování „Územní studie nadřazené dálniční a silniční sítě v jádrovém území OB3 Metropolitní rozvojové oblasti Brno“. Tato územní studie v podrobnějším měřítku prověří všechny potřebné souvislosti, potřebu a řešení doprovodných komunikací a návazností na nižší komunikační síť, upřesní i návrh a potřebnou šířku koridoru pro D43 včetně všech souvisejících staveb s ohledem na možné varianty vedení, realizovatelnost technického řešení i požadavky ochrany životního prostředí a lidského zdraví. Výsledky územní studie budou podkladem pro výběr výsledné varianty i vymezení koridoru D43 jako veřejně prospěšné stavby v aktualizaci ZÚR JMK.

Pořizování územní studie bude zahájeno bezodkladně po vydání ZÚR JMK. Poté bude bezodkladně pořízena

aktualizace ZÚR JMK.

Důvodem, proč D43 v úseku Kuřim – Lysice není vymezena jako veřejně prospěšná stavba s možným zahájením projektové a realizační přípravy je především zabránit případnému riziku, že bude realizována D43 ve směru od severu až po Kuřim dříve, než bude realizován navazující úsek Kuřim – dálnice D1. To by znamenalo zavedení dopravy v prostoru Kuřimi na stávající kapacitně nevyhovující silnici I/43 s průchodem Brnem přes VMO a vnitroměstské komunikace. Taková situace by zcela paralyzovala celý silniční a komunikační systém Brna a okolí a znamenala by zásadní zhoršení podmínek životního prostředí a lidského zdraví.

V požadavcích stanoviska MŽP se v tomto smyslu ukládá: „... vymežit koridor pro záměr D43 jako ucelený komplex staveb, prověřených na základě zadané územní studie. Koridor pro záměr D43 v úseku Kuřim – Lysice může být v ZÚR JMK vymezen nejdříve po dořešení trasování koridoru pro záměr D43 v úseku D1 – Kuřim, neboť výběr jedné z variant prvně uvedeného úseku předjímá řešení návaznosti záměru jižně od Kuřimi. Řešením tak může být převedení obou úseků záměru do územní rezervy v rámci aktuálních zásad a následně jejich zahrnutí do návrhové urychleně zpracované aktualizace ZÚR JMK...“.

Negativní dopady stávající silnice I/43 na životní podmínky v obcích, kterými prochází, jsou nezpochybnitelné. Situace však, jak plyne z výše uvedeného, nemůže být řešena separátně, ale v rámci celkového uspořádání dálniční a silniční sítě v jádrovém území OB3 metropolitní rozvojové oblasti Brno a především ve vazbě na navrhovanou dálnici D43. Z tohoto předpokladu evidentně vychází také obsah námitky. I přes naléhavost však není možné řešení „urychlit“ nedostatečně podloženým výběrem některé z variant.

Námitka č. 4, Nesprávné rozdělování D43 na nelogické a samostatně neprovozovatelné úseky, se zamítá.

Odůvodnění:

Pořizovatel ZÚR JMK zdůrazňuje, že formulace „ministerstvo životního prostředí mělo závažné námitky proti postupu, kdy část koridoru D43 byla dána do územní rezervy (úsek od dálnice D1 po Kuřim) přičemž v navazující oblasti severně od Kuřimi bylo navrhováno o D43 rozhodnout“ a stejně tak formulace „MŽP požadovalo D43 nedělit na úseky a posoudit D43 jako celek“ neodpovídají skutečnosti. K vymezení kapacitní silnice R43 v návrhu ZÚR JMK stanovilo MŽP ve stanovisku SEA v bodě 3) požadavek nevymezovat v ZÚR JMK koridor pro záměr R43 v úseku Kuřim – Lysice před vymezením koridoru pro záměr R43 v úseku D1 – Kuřim. V textu stanoviska k tomuto požadavku MŽP uvádí cit.: „V požadavcích tohoto stanoviska se proto ukládá vymežit koridor pro záměr R43 jako celý komplex staveb, prověřených na základě zadané územní studie. Koridor pro záměr R43 v úseku Kuřim – Lysice může být v ZÚR JMK vymezen nejdříve po dořešení trasování koridoru pro záměr R43 v úseku D1 – Kuřim, neboť výběr jedné z variant trasování prvně uvedeného úseku předjímá řešení návaznosti záměru jižně od Kuřimi. Řešením tak může být převedení obou úseků záměru do územní rezervy v rámci aktuálních zásad a následně jejich zahrnutí do návrhové části urychleně zpracované aktualizace ZÚR JMK. V tomto smyslu je formulován požadavek 3) tohoto stanoviska.“

Z uvedeného textu je evidentní, že ze strany MŽP se nejedná o „závažné námitky“ a ministerstvo nepožadovalo „D43 nedělit na úseky a posoudit D43 jako celek“ ani nemělo námitky proti tomu, že některé úseky jsou v ZÚR JMK vymezeny formou návrhového koridoru a jiné formou územní rezervy. Podmínka MŽP nebyla směřována proti členění koridoru R43 na úseky, MŽP ve stanovisku pouze akcentovalo vzájemnou determinaci úseku Kuřim – Lysice a úseku jižně od Kuřimi a navrhlo způsob řešení. Řešení navržené MŽP, tj. „převedení obou úseků záměru do územní rezervy v rámci aktuálních zásad“ bylo zapracováno do ZÚR JMK. Oba úseky jsou současně zahrnuty v rozsahu územní studie, jejíž zpracování je uloženo Návrhem ZÚR JMK. Účelem „Územní studie nadřazené dálniční a silniční sítě v jádrovém území OB3 Metropolitní rozvojové oblasti Brno“ je prověřit v územním detailu potřebnost a realizovatelnost vybraných záměrů navrhované koncepce silniční dopravy na území Jihomoravského kraje, jež byly vymezeny v podobě územních rezerv. Jedním z úkolů územní studie je (viz bod 438 textové části I. návrhu ZÚR JMK) „prověřit varianty dálnice D43 v úseku dálnice D1 – Kuřim se zohledněním návazností na varianty D43 navazujícího úseku Kuřim – Lysice z hlediska dopravní účinnosti v celém systému silniční a komunikační sítě OB3 metropolitní rozvojové oblasti Brno a města Brna, územních nároků a v koordinaci s navazujícími záměry“. Územní studie se stane podkladem pro následnou aktualizaci ZÚR JMK.

Řešení ZÚR JMK obsahuje pro jednotlivé záměry v rozsahu celého kraje jak úseky návrhové, tak úseky vymezené formou územních rezerv, včetně stanovené podmínky zpracování územní studie jako podkladu pro rozhodování o variantách. Toto řešení je řešením kompletním a je v souladu se stavebním zákonem a jeho prováděcími předpisy.

Možností vymezení jednotlivých koridorů a jejich dílčích úseků v ZÚR se zabýval rozsudek Nejvyššího správního soudu č. 1 Ao 7/2011-526 k ZÚR JMK ze dne 21. června 2012, a to v souvislosti s posouzením vlivů ZÚR na životní prostředí. V článku [218] rozsudku soud uvedl cit.: „*Navrhovatelé mají pravdu v tom, že posouzení vlivů ZÚR na životní prostředí je založeno na hodnocení jednotlivých koridorů (event. jejich dílčích úseků). Soud v tom však nespátřuje rozpor se zákonem. Ba naopak považuje takový postup za jediný možný, neboť pouze takto lze relativně podrobně posoudit vlivy jednotlivých záměrů, pro jejichž realizaci stanoví ZÚR předpoklady, a učinit rozhodnutí o výběru varianty. Posouzení musí být zaměřeno na vlivy všech ploch a koridorů obsažených v návrhu ZÚR, včetně jejich vzájemného ovlivňování. Koncepti jako celek lze totiž považovat za souhrn jednotlivých ploch a koridorů v jejich vzájemných souvislostech a interakci*“.

K rozdělení koridoru R43 na úseky uvádíme následující:

Silnice R43 (v souladu s novou právní úpravou nyní D43) je konkretizací záměru silničního propojení dálnice D1 a dálnice D35, který je ze své podstaty rozdělen již členěním České republiky dle krajů, další členění na úseky v rámci území Jihomoravského kraje pak logicky vychází z návazností na dopravní síť celého kraje, ze stupně podrobnosti existujících územně plánovacích podkladů a jiných dokumentů (např. hodnocení EIA), z existence variant a dalších okolností, jak je popsáno dále.

Dílčí úseky D43 vymezené v ZÚR JMK jako veřejně prospěšné stavby (tj. úseky návrhové) představují logické a samostatné stavby, které lze etapově realizovat a vhodně dočasně napojit na stávající úseky I/43. Úsek Lysice – Sebranice (DS02) může být ve směru na Pardubický kraj dočasně napojen na stávající I/43 (MÚK Sebranice – směr Svitavy). Ve směru na Brno bude přes navrhovanou MÚK Lysice napojen prostřednictvím silnice II/376 na stávající silnici I/43. Tento dílčí úsek dálnice D43 přispěje ke zvýšení plynulosti a bezpečnost dopravy v etapově realizovaném úseku a napomůže alespoň částečně zkvalitnění dopravy ve vztahu Boskovice/Svitávka – Lysice/Černá Hora – (Brno).

Úsek Sebranice – Velké Opatovice – hranice kraje je navržen v ZÚR JMK jako veřejně prospěšná stavba. Jeho realizace je podmíněná realizační koordinací s plánovanou D43 navazující na hranici s Pardubickým krajem ve směru na Moravskou Třebovou s napojením na dálnici D35.

Vedení dálnice D43 ve směru na Velké Opatovice a Moravskou Třebovou je plně v souladu s Aktualizací č. 1 PÚR ČR. Vedení D43 mezi dálnicemi D1 a D35 bylo na základě úkolu z PÚR ČR 2008 (zodpovědné orgány MD, MŽP a kraje Jihomoravský a Pardubický) prověřováno ve dvou základních variantách s napojovacími místy v prostoru Svitav a v prostoru Moravské Třebové. Zpracovaná dokumentace jednoznačně odmítla vedení dálnice D43 ve směru na Svitavy, a to především z důvodů rizika narušení vodních zdrojů Březovského vodovodu, který je zdrojem pitné vody pro krajské město Brno. Zodpovědné orgány tak jednoznačně potvrdily výslednou polohu vedení D43 s napojením na D35 v prostoru Moravské Třebové. Tomu odpovídá i vedení D43 v úseku Sebranice – hranice kraje přes prostor Velkých Opatovic (tedy dle námítky „na Jevíčko“).

D43 v úseku Kuřim – Lysice je vymezena jako územní rezerva a to především proto, aby bylo minimalizováno případné riziko, že bude realizována D43 ve směru od severu až po Kuřim dříve, než bude realizován navazující úsek Kuřim – dálnice D1 (viz výše k požadavku MŽP). To by znamenalo zavedení dopravy v prostoru Kuřimi na stávající kapacitně nevyhovující silnici I/43 s průchodem Brnem přes VMO a vnitroměstské komunikace. Taková situace by zcela paralyzovala celý silniční a komunikační systém Brna a okolí a znamenala by zásadní zhoršení podmínek životního prostředí a lidského zdraví.

V podání napadanou hranici mezi územními rezervami a „definitivně“ navrhovaným koridorem dálnice D43 v oblasti Lysic tvoří zcela logicky plocha pro mimoúrovňovou křižovatku Lysice, jejíž poloha byla upřesněna při zpracování studie „Rychlostní silnice R43 Kuřim – Svitávka“ (HBH Projekt, s. r. o., 2012). V této křižovatce se setkává od jihu přicházející koridor pro variantní územní rezervy (které se ke konci úseku dostávají do společné stopy) s invariantním návrhovým koridorem D43 pokračujícím severním směrem.

Dálnici D43 není možné ukončit u Skalce nad Svitavou, tak jak je v podání požadováno s odkazem na studii ing. Kalčíka z roku 2015. Takové řešení je z hlediska ZÚR JMK neakceptovatelné, neboť by znamenalo rozpor s Aktualizací č. 1 PÚR ČR. V PÚR ČR je stanoveno (souvislé) vymezení silnice R43 v rozsahu Brno – Moravská Třebová jako provázání silničních tahů D1 a R35, není tedy možné navrhovat částečné převedení její funkce (severně od Skalce nad Svitavou) na silnice nižších kategorií. Směr na Svitavy byl z PÚR ČR vypuštěn její Aktualizací č. 1 a nemůže tedy být již dále sledován (viz výše). Záměr D43 by současně nebyl koordinován s navazujícím úsekem v Pardubickém kraji dle ZÚR Pardubického kraje vydaných dne 29.04.2010.

Námítka č. 5, nesprávné vyhodnocení varianty Optimalizované v hodnocení vlivů (SEA), **se zamítá.**

Odůvodnění:

Pořizovatel ZÚR JMK nesouhlasí s tvrzením, že vyhodnocení varianty „Optimalizované MŽP“, ve „Vyhodnocení vlivů ZÚR JMK na životní prostředí“ (tzv. SEA) je nesprávné. Jedná se o subjektivní názor podatele. Správnost vyhodnocení je garantována zpracováním autorizovanou osobou projektanta.

Námítka obsahuje nepřesnost, ve vyhodnocení SEA není uvedeno, že rozdíly mezi variantami jsou malé, ale že nejsou zásadní, což je podstatný rozdíl ve formulaci.

Varianta Německá je v kontaktu s obytnou zástavbou v lokalitách Malhostovice – Drásov, Všechnovice – Skalička a Malá Lhota, varianta Optimalizovaná MŽP pak v lokalitách Lažany, Újezd u Černé Hory a Malá Lhota (lokálně). Vzdálenosti komunikace od nejbližší zástavby budou v obou variantách silně záviset na poloze trasy v rámci posuzovaného koridoru. Větší vlivy u nejbližší zástavby byly jednoznačně identifikovány u varianty Německé, na druhou stranu její celkový průchod kolem zástavby je kratší (jde „napříč“ vůči obcím), zatímco varianta Optimalizovaná MŽP obchází Lažany, Újezd a Lipůvku v delších úsecích.

Z výše uvedených důvodů považujeme závěr, že:

a) vhodnější je varianta Optimalizovaná MŽP

b) rozdíl mezi touto variantou a variantou Německou není zásadní

nadále za platný a oprávněný.

K této otázce je zapotřebí ještě uvést jednu skutečnost, která se týká hlukové zátěže. Při přípravě silničních staveb je protihluková ochrana projektována právě na úroveň limitů. To znamená, že pokud daná komunikace vyvolává u nejbližší zástavby nadlimitní zátěž, pak bližší komunikace bude muset být vybavena rozsáhlejšími protihlukovými zdmi a vzdálenější komunikace méně rozsáhlými – ale výsledná hodnota, naměřená u zástavby bude v obou případech stejná, a to těsně podlimitní.

Dopady obou variant na území obcí a jejich obyvatel budou spolu s dalšími kritérii podrobněji hodnoceny v rámci územní studie uložené v ZÚR JMK, jejíž součástí bude hluková a rozptylová studie.

Námítka č. 6, vypuštění Malhostovické varianty, se vyhovuje.

Odůvodnění:

Předmětná námítka neobsahuje požadavek na změnu věcného řešení ZÚR JMK, pouze pozitivně hodnotí skutečnost, že z Návrhu ZÚR JMK byla vypuštěna územní rezerva pro Malhostovickou variantu D43.

Námítka č. 7, požadavek na prověření subvarianty optimalizované varianty D43 s křižovatkou severně od Kuřimi/jižně od Čebína, se zamítá.

Odůvodnění:

Úvodem poznamenáváme, že příloha, na niž se podání odkazuje, nebyla k podání připojena.

Požadavek bude zohledněn v zadání územní studie „Územní studie nadřazené dálniční a silniční sítě v jádrovém území OB3 Metropolitní rozvojové oblasti Brno“, kde budou mimo jiné prověřovány obě varianty D43 a to ve stopě Bystřské a ve stopě Boskovickou brázdou s návaznostmi na severní úsek D43 Kuřim – Lysice včetně variant obchvatu Kuřimi a zohlednění optimálního řešení silničního spojení Tišnov – Brno. Přitom bude nutné vzít v úvahu probíhající proces povolování silničního obchvatu Čebína.

Pořadí	N 15	Datum	13.06.2016	KEVIS kód	–	Č. j.	JMK 91796/2016
Obec (identifikační údaje)		název obce:		obec Rozdrojovice			
		osoba oprávněná jednat jménem obce:		Stanislav Slouka, místostarosta			
Adresa / sídlo		Rozdrojovice 7, 664 34 Kuřim					
Téma		Doprava silniční					
Téma – jiné							

Obec Rozdrojovice uplatnila podání nazvané „Věc: Připomínky k Návrhu Zásad územního rozvoje JMK“.

K předmětnému podání je nezbytné uvést, že podle § 39 odst. 2 zákona č. 183/2006 Sb., o územním plánování a stavebním řádu, ve znění pozdějších předpisů (dále také „stavební zákon“), mohou námitky proti návrhu zásad územního rozvoje podat pouze obce v řešeném území a obce sousedící s tímto územím (dále jen „dotčené obce“), vlastník, správce nebo provozovatel veřejné dopravní nebo veřejné technické infrastruktury (dále jen „oprávněný investor“) a zástupce veřejnosti, přičemž jakýkoli jiný subjekt může vůči návrhu zásad územního rozvoje uplatnit pouze své připomínky. Z tohoto důvodu bylo každé podání směřující vůči návrhu ZÚR JMK, které uplatnila dotčená obec, oprávněný investor nebo zástupce veřejnosti, vypořádáno jako námitka, ať už bylo míněno nebo nazváno jakkoliv. Podání jakéhokoliv jiného typu subjektu, odlišného od dotčené obce, oprávněného investora nebo zástupce veřejnosti, směřující vůči návrhu ZÚR JMK, z výše uvedeného důvodu bylo vypořádáno jako připomínka, ať už bylo míněno nebo nazváno jakkoliv.

Námitky

Připomínka č. 1: Pro obec Rozdrojovice je nepřijatelné navrhovat nové zavlečení tranzitní dopravy do obytných území a jejich blízkosti, zejména když existují trasy vedené zcela mimo obytné území. Předložená varianta trasování D43 Boskovické brázdě je navržena tak, že se zcela vyhýbá všem obcím na trase od Kuřimi až po dálnici D1.

Připomínka č. 2: V ZÚR je ignorováno, že by v obci Rozdrojovice hrozilo překročení zákonných hygienických limitů prašnosti a hlukosti. Toto musí prošetřit MŽP.

Komunikace dálničního typu má kapacitu řady desítek tisíc vozidel denně (viz česká státní norma ČSN 73 6101). Jen Bystrc je sídlem o velikosti velkého okresního města a vnitroareálová a cílová/zdrojová doprava samy o sobě generují významné znečištění ovzduší. A to nejen nad Bystrcí, ale i do standardní vzdálenosti několika kilometrů od tohoto velkého plošného zdroje znečištění včetně k. ú. Rozdrojovice. Pokud by do tohoto území byla zavlečena tranzitní doprava, dojde k významným kumulativním vlivům a nepochybně by hrozilo překročení zákonných limitů. V oblasti Rozdrojovic, by v důsledku nevhodného trasování D43 hrozilo překročení limitů prašnosti a hlukosti. Toto nebylo posouzeno v SEA pro ZÚR.

Vyhodnocení námitek

Námitka č. 1, je nepřijatelné navrhovat nové zavlečení tranzitní dopravy do obytných území, zejména když existují trasy vedené zcela mimo obytné území, **se zamítá.**

Odůvodnění:

ZÚR JMK nenavrhují „zavlečení tranzitní dopravy do obytných území“. Problematika města Brna a jeho širšího okolí je velmi složitá, charakteristická vysokou mírou urbanizace, omezenou průchodností z důvodů mnoha limitů využití území (obtížně překonatelných přírodních, prostorových i technických limitů), vysokou koncentrací požadavků na změny využití území a jejich vzájemnou prostorovou a funkční koordinaci. Silná spjatost dopravního systému a citlivost při vzájemném ovlivňování přepravní účinnosti, dopadů do území i vlivů na životní prostředí a lidské zdraví při výběru dílčích variant a jejich kombinací vyvolává potřebu komplexního posouzení v podrobnosti blízkící se úrovni územního plánu se znalostí významných záměrů, generujících nové přepravní vztahy i dopravní zatížení sítě. Není tedy možné zjednodušit dopravní problematiku na separátní řešení jedné z komunikací (byť se jedná o komunikaci stěžejního charakteru) způsobem, který by se „zcela vyhýbal všem obcím na trase“. Vzhledem k hustotě osídlení v České republice je přitom prakticky vyloučeno vést (tranzitní) dopravu výhradně mimo urbanizovaná území, nehledě na to, že území méně urbanizovaná či neurbanizovaná jsou takto zachována vesměs z důvodu přírodních charakteristik hodných ochrany, kam jistě rovněž není žádoucí dopravní síť „zavlékat“.

Problematikou v souvislosti s obavou, že by realizace komunikace vedla k zavlékání dopravy do oblasti Brna, se již zabýval Nejvyšší správní soud v rozsudku č. 1 Ao 7/2011-526 ze dne 21. června 2012 v bodě [372] cit.: „Námitku navrhovatelů týkající se závěru odůvodnění ZÚR ..., kde má být zcela ignorována skutečnost, že v důsledku výstavby rychlostní silnice ... by došlo k zásadnímu nárůstu objemu zejména nákladní kamionové dopravy v přímo dotčeném území a v územích navazujících, považuje zdejší soud za nedůvodnou. Zdejší soud předem uvádí, že samotná existence rychlostní silnice kamionovou dopravu negeneruje. Naopak bez existence kapacitního propojení hlavních dopravních os se tranzitní kamionová doprava vyskytuje na komunikacích, na kterých by se objevovat neměla, především na komunikacích II. a III. tříd vedoucích skrze obce. Tento druh dopravy pak nepřiměřeně zatěžuje nedostatečnou dopravní infrastrukturu, a to s dopadem jak na technický stav

komunikací, tak na okolní životní prostředí i na veřejné zdraví. Navrhovateli namítaný výsledný stav, že bude tato doprava pokračovat ve směrech hlavních dopravních tras dálničního typu na území České republiky, je naopak žádoucí.“

V námitce je akcentováno ve vztahu k trasování dálnice D43 hlediska ochrany zastavěných území obcí. Je však nezbytné vzít v potaz, že kritéria pro plánování dopravních tras jsou multidisciplinárního charakteru, zváženy a zohledněny musí být nejrůznější aspekty, jako je přepravní účinnost, negativní vlivy na obyvatelstvo, ale i vlivy na různé složky životního prostředí, které je třeba posoudit v širších souvislostech. Při malé podrobnosti, kterou umožňuje měřítko ZÚR JMK, není možné porovnat uvedené parametry na potřebné úrovni.

V Dopravní politice České republiky pro období 2014 –2020 s výhledem do roku 2050 (Usnesení vlády ČR č. 449/2013 Sb.) je zcela případně konstatováno, že „... *dopravní infrastruktura přináší občanům pozitiva, avšak projekty mohou být teoreticky realizovány ve více variantách, které se liší náklady, délkou přípravy záměru, územní prostupností a svými negativními vlivy na životní prostředí, zejména pak na životní podmínky občanů žijících v blízkosti nové infrastruktury. Zároveň návrh projektů může naopak usnadnit životní podmínky obyvatel na jiném místě. Dopravní infrastruktura je nákladná a dlouhodobá investice, a proto posouzení jednotlivých variant včetně hodnocení vlivu na životní prostředí musí být důkladné a s účastí veřejnosti. Celý proces je vždy velmi náročný a může probíhat jen za předpokladu konstruktivního přístupu všech stran.*“

V návrhu ZÚR JMK je uloženo zpracování územní studie, která podrobně prověří řešení v problematickém území města Brna a jeho širšího okolí. Na základě výsledků územní studie dojde k výběru variant pro záměry, které jsou nyní v ZÚR navrhovány jako územní rezervy ve variantách, jak je tomu i v případě některých úseků dálnice D43. Součástí územní studie bude hluková a rozptylová studie, která mj. podrobněji vyhodnotí rizika možných dopadů variantních tras dálnice D43 na přilehlá obytná území v kombinaci s ostatními významnými záměry umístěnými v řešeném území. Podrobněji o územní studii viz kap. G.9. textové části II. Odůvodnění ZÚR JMK.

Námítka č. 2, v ZÚR je ignorováno, že by v obci Rozdrojovice hrozilo překročení zákonných hygienických limitů prašnosti a hlučnosti, toto musí prošetřit MŽP, se zamítá.

Odůvodnění:

K obavám ze znečištění ovzduší, hluku a působení kumulativních vlivů z důvodu vymezení koridoru rezervy pro komunikaci dálničního typu uvádíme:

Pro dálnici D43 jsou v úseku D1 – Kuřim vymezeny variantní koridory územních rezerv. Podle § 36 odst. 1 stavebního zákona se územní rezervy z hlediska vlivů na životní prostředí neposuzují, neboť účelem územní rezervy je chránit území pro záměr, který nelze bez prověření potřeby realizace a jeho plošných nároků umístit do území. Posouzení vlivů na životní prostředí pro plochy územních rezerv, u kterých se má teprve budoucí využití pro uvažovaný záměr prověřit, je nerealizovatelné (míra obecnosti a neurčitosti záměru by vylučovala formulaci kvalifikovaného stanoviska). Na základě principu předběžné opatrnosti je však ve Vyhodnocení vlivů ZÚR JMK na udržitelný rozvoj území (v příloze č. 3 „Informativní údaje k územním rezervám“) popsána problematika, které musí být při prověřování možností budoucího využití pro daný účel a při upřesnění vymezení koridoru věnována zvýšená pozornost. Účelem informativního přehledu je upozornit na skutečnosti, kterým je nutné při budoucím prověřování věnovat pozornost, tj. neměly by být opomenuty. Obec Rozdrojovice je v informativním přehledu zahrnuta v údajích týkajících se územní rezervy RDS01-A, tj. dálnice D43 v úseku Troubsko/Ostrovačice (D1) – Kuřim ve variantě „Bystrcká“, kde v identifikovaných vlivech v oblasti „obyvatelstvo, lidské zdraví“ je uvedeno překročení hlukových limitů ve vyjmenovaných obcích včetně obce Rozdrojovice.

Při předběžném posouzení koridorů územních rezerv neshledal projektant u žádného z koridorů takový střet se zájmy ochrany životního prostředí dle jednotlivých složek, který by vyloučil již v této fázi realizovatelnost záměru, pro nějž byla územní rezerva vymezena.

Ve vztahu k možnosti překračování zákonných hygienických limitů lze dodat, že z hlediska ochrany lidského zdraví nelze při realizaci záměru (tedy i při „umísťování“ nové komunikace) připustit nesplnění požadavku právních předpisů na úseku ochrany lidského zdraví, a to s přihlédnutím k závěrům posouzení vlivu na životní prostředí a veřejné zdraví v rámci řízení dle ustanovení § 4 až § 10 zákona č. 100/2001 Sb.. Základním předpokladem souhlasu orgánu ochrany veřejného zdraví v předrealizačních fázích (resp. v rámci schvalovacích řízení pro konkrétní záměry) je předložení důkazů o reálném předpokladu dodržení požadavku stanovených právními předpisy na úseku ochrany veřejného zdraví.

K požadavku na prošetření posouzení SEA ministerstvem životního prostředí uvádíme, že MŽP vydalo k návrhu

ZÚR JMK stanovisko podle § 10g zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí a o změně některých souvisejících zákonů, ve znění pozdějších předpisů (stanovisko SEA) dne 05.01.2016. Obsah stanoviska SEA, ve kterém je popsán průběh posuzování, popis posuzování a závěr posuzování dokládá, že se MŽP dokumentací SEA podrobně zabývalo. V závěru posuzování je uvedeno, cit.: „ZÚR JMK v předloženém rozsahu lze po provedeném procesu SEA včetně mezistátního posuzování vlivů na životní prostředí hodnotit z hlediska možných negativních vlivů na životní prostředí a veřejné zdraví jako přijatelné. Plochy a koridory vymezené v ZÚR JMK nemají významně negativní vliv na evropsky významné lokality (EVL) a ptačí oblasti (PO). Potenciálně negativní vlivy na životní prostředí a veřejné zdraví budou vyloučeny či minimalizovány provedením opatření obsažených v požadavcích tohoto stanoviska...“

Pořadí	N 16	Datum	14.06.2016	KEVIS kód	–	Č. j.	JMK 92082/2016
Obec (identifikační údaje)		název obce:		obec Hradčany			
		osoba oprávněná jednat jménem obce:		Ludmila Špačková, starostka			
Adresa / sídlo		Tišnovská 131, 666 03 Hradčany					
Téma		Doprava silniční					
Téma – jiné							

Námitka

Vymezení území dotčeného námitkou:

RDS12

Obsah námítky:

Požadavek na prověření subvarianty optimalizované varianty D43 s křižovatkou severně od Kuřimi/jižně od Čebína

Odůvodnění námítky:

Požadujeme, aby mezi posuzované varianty D43 byla zahrnuta subvarianta s mimoúrovňovou křižovatkou severně od Kuřimi/jižně od Čebína a s napojením na dříve projednávanou variantu obchvatu Čebína, a využít z německé varianty „Jižní obchvat Kuřimi“, tunelem pod Kuřimskou horou, který nabízí nejen rychlejší cestu směrem do města Brna, ale tranzitní dopravu směrem na Vídeň, Bratislavu a Vyškov. Uvedený model vytváří komfortní příjezdovou trasu do Brna a dělí mezi ně provoz, neboť právě do města Brna míří absolutní většina dopravy. Tato subvarianta s alternativním provedením mimoúrovňových napojení je odůvodnitelná existencí dvou intenzivně využívaných silnic II/385 (v trase od Tišnova, Hradčan a Čebína) a I/43 (v trase od obce Česká).

Z našeho pohledu by obchvat Kuřimi měl být veden z obou stran (severní i jižní obchvat) především z důvodu stálého nárůstu hustoty dopravy směřující do a z města Brna.

(pozn.: podání obsahuje grafické přílohy – viz originál podání)

Vyhodnocení námítky

Námitka, požadavek na prověření subvarianty optimalizované varianty D43 s křižovatkou severně od Kuřimi/jižně od Čebína, **se zamítá**.

Odůvodnění:

Varianty územní rezervy pro dálnici D43 budou předmětem podrobného prověřování v rámci „Územní studie nadřazené dálniční a silniční sítě v jádrovém území OB3 Metropolitní rozvojové oblasti Brno“, uložené ZÚR JMK. Tato územní studie v podrobnějším měřítku prověří a upřesní i návrh koridoru pro D43 včetně všech souvisejících staveb s ohledem na možné varianty vedení, realizovatelnost technického řešení i požadavky ochrany životního prostředí a lidského zdraví.

Úkolem uvedené územní studie (viz rámcový obsah územní studie v bodě 438 textové části I. návrhu ZÚR JMK) je 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. Při prověřování má územní studie mj. zohlednit strukturu osídlení a limity využití území včetně zastavěných území, prověřovaná řešení směřovat k dopravní účinnosti řešení, minimalizaci negativních vlivů na obyvatelstvo, lidské zdraví a životní prostředí, na přírodu, krajinu a krajinný ráz území.

Jedním z problémových okruhů, na jejichž zpracování má být soustředěna zvláštní pozornost, je „prověřit varianty dálnice D43 v úseku dálnice D1 – Kuřim se zohledněním návazností na varianty D43 navazujícího úseku Kuřim – Lysice z hlediska dopravní účinnosti v celém systému silniční a komunikační sítě OB3 metropolitní rozvojové oblasti Brno a města Brna, územních nároků a v koordinaci s navazujícími záměry“. Ve vztahu k obchvatu Kuřimi je formulován další z definovaných problémových okruhů, a to „prověřit napojení severní části Brna ve směru od Kuřimi a dálnice D43 do prostoru České (I/43) s ohledem na varianty D43 a varianty obchvatu Kuřimi s dopady do komunikačního systému města Brna ...“

Požadavek na prověření subvarianty dálnice D43 bude zohledněn v zadání uvedené územní studie, ve které budou prověřovány obě varianty D43 v úseku D1 – Kuřim (ve stopě Bystrcké a ve stopě Boskovickou brázdou) s návaznostmi na severní úsek D43 Kuřim – Lysice včetně variant obchvatu Kuřimi a zohlednění optimálního řešení silničního spojení Tišnov – Brno. Přitom bude nutné vzít v úvahu probíhající proces povolování silničního obchvatu Čebína.

Pořadí	N 17	Datum	15.06.2016	KEVIS kód		Č. j.	JMK 93633/2016
Obec (identifikační údaje)		název města:		město Kuřim			
		osoba oprávněná jednat jménem města:		Mgr. Ing. Drago Sukalovský			
Adresa / sídlo		Jungmannova 968/75, 664 34 Kuřim					
Téma		Doprava železniční, územní studie					
Téma – jiné							
Námítky							
Na základě veřejného projednání návrhu Zásad územního rozvoje Jihomoravského kraje, konaného dne 1.6.2016 v Brně, uplatňuje Město Kuřim:							
<u>1. námitku k vymezení sirky koridoru DZ02.</u> trať Tišnov – Brno, Řečkovice a požaduje jeho zúžení v zastavěném území města v rozsahu stávajících ploch drážní dopravy dle platného územního plánu města Kuřim.							
K odůvodnění námítky uvádíme:							
Výstavba železniční tratě č 250 včetně elektrifikace byla ukončena v 60. letech 20. století, jedná se tedy o trať s moderními parametry, která by bez výrazných změn měla vyhovovat požadavkům provozu lehkých elektrických jednotek i nákladní dopravě. Ve správním území města Kuřimi je trať dlouhodobě plošně stabilizovaná a je obklopená historicky vzniklou i nově navrženou zástavbou. Územní plán města nenavrhuje žádné zastavitelné plochy pro rozšíření ploch drážní dopravy. Z těchto důvodů se jeví vymezení koridoru v celkové šířce 120 m jako neadekvátní, jeho případné zapracování do územního plánu by znamenalo výrazný negativní vliv na okolní zástavbu i na vymezené zastavitelné plochy.							
<u>2. požadavky města Kuřimi k zadání Územní studie nadřazené dálniční a silniční sítě ve vztahu k jádrovému území metropolitní rozvojové oblasti OB 3 Brno</u>							
Rámcový obsah studie je popsán takto: „Cílem územní studie podrobně a komplexně posoudit varianty nadřazené dálniční a silniční sítě 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 představují 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“.

Náměty, požadavky a problémy, které považujeme ve vztahu k předmětné studii za nezbytné řešit pro posouzení rozvojové oblasti OB3 Brno:

Posouzení dopadu jednotlivých variant trasování (vedení) D43 na:

Environmentální zátěž.

Vazbu na stávající trasy komunikací (větší vynucené závleky, zkrácení doby přepravy).

Vazbu na systém IDS (zhoršení vazby nebo zlepšení vazby).

Vliv na vytvoření (aplikaci) kombinované přepravy osob (kolo, auto, prostředky hromadné dopravy (podpora využití přestupních uzlů a využití HD nebo naopak znehodnocení HD vznikem kongescí a prodloužením doby přepravy).

Efektivitu IDS (vynucené zpoždění kongescemi, zkapacitnění komunikací a podobné)

Využití přilehlého území (zamezení rozvoje rekreačních ploch, zamezení přístupu k těmto plochám, omezení rozvoje lokality a podobně).

Nucené rozdělení správních celků vynucenou dopravní infrastrukturou (nucené vytvoření samostatných sídelních útvarů s komplikovanou vazbou na správní centrum, školy, služby a podobně).

Podřazenou dopravní síť, vytvořit prognózu vývoje dopravy a model dopravy.

Předpokládaný vývoj dopravní práce/přepravní práce (ukazatel charakterizující dopravu/přepravu, vyjádřená součinem počtu osob nebo hmotnosti věcí) a přepravní vzdálenosti, na kterou byly osoby/věci přepraveny

Předpokládaný vývoj na dělbu přepravní práce (stanovení podílu jednotlivých druhů dopravy na celkovém dopravním modelu).

Vznik kongescí.

Výkonnost křižovatek zajišťujících napojení na podřadnou silniční síť.

Předpokládaný vývoj absolutního počtu dopravních nehod – vznik kolizních bodů v závislosti na jejich vytížení, vznik kongescí a tím vyvolaný nárůst nevhodného chování řidičů a podobně.

K zajištění posouzení výše uvedeného a pro další projednávání (eliminace argumentační nouze) doporučujeme zpracovat pro jednotlivé varianty trasování (vedení) D43: Předpokládané zdroje cest a cíle cest, zpracované v lokalitách měst a jejich okolí (Brno, Tišnov, Blansko, Kunštát, Letovice, Boskovice, černá Hora, Rájec Jestřebí). V podstatě jde o provedení směrového sčítání dopravy a dopravního průzkumu dotazy. Předpoklad je, že bude pro všechny varianty totožný.

Přehled výhledu dopravních nabídek všech pozemních komunikací v předmětné lokalitě (možnost vykonání určitého počtu jízd vozidel, daná výkonností komunikace)

Přehled výhledu přepravní nabídky v předmětné lokalitě (možnost přemístění určitého množství osob nebo nákladu daná kapacitou dopravních prostředků). Zde se projeví vliv omezení přípustné hmotnosti vozidel a šířkové uspořádání na jednotlivých komunikacích.

Přehled výhledu dopravní poptávky (požadavek na přemístění určitého množství osob, nákladů nebo vozidel, vyplývající z potřeb obyvatel a návštěvníků nebo podnikatelských subjektů na určitém území) nutné řešit celoplošně ne jen v předmětné lokalitě.

Přehled výhledu kvality dopravy na podřazené dopravní síti (vyjadřuje volnost pohybu na komunikaci v šesti stupních úrovně kvality dopravy A – F)

Text této námítky k vymezení šířky koridoru D 202 a požadavky města Kuřimi k zadání Územní studie nadřazené dálniční a silniční síti ve vztahu k jádrovému území metropolitní rozvojové oblasti OB3 Brno schválila Rada města Kuřimi na svém jednání dne 14.6.2016 usnesením č. 264/2016 .

Vyhodnocení námitek

1. **námítka**, požadující zúžení šířky koridoru D202 Trať č. 250 Tišnov – Brno, Řečkovice, optimalizace,

v zastavěném území v rozsahu stávajících ploch drážní dopravy dle platného územního plánu, **se zamítá**.

Odůvodnění:

Trať č. 250 spojuje důležitá města Jihomoravského kraje Brno, Kuřim a Tišnov. Trať je dvojkolejná elektrizovaná konvenční celostátní dráha, která v současnosti patří do evropského železničního systému TEN-T, maximální traťová rychlost je 85 – 120 km/h s propady rychlosti vlivem traťových poměrů. Projekt severojižního kolejového diametru (dále SJKD) počítá s touto tratí jako s páteřní tratí v příměstské oblasti Brna napojenou na vlastní úsek kolejového diametru uvnitř města Brna.

Cílem optimalizace železniční trati č. 250 v koridoru DZ02 je zkvalitnění parametrů trati jak pro příměstskou dopravu, tak dálkové vazby s dodržením mezinárodních dohod včetně přesunu výraznějších objemů přepravy nákladu na železnici. Poloha koridoru DZ02 je určena stávající osou železniční trati. Šířkové vymezení koridoru je odvozeno od ochranného pásma dle § 8 odst. 1) písm. a) zákona 266/1994 Sb., ve znění pozdějších předpisů. Koridor šířky 120 m umožní mírnou rektifikaci trasy pro zlepšení směrových a výškových poměrů na trati umožňující snížení provozních nákladů a zkrácení jízdních dob či úpravu zemního tělesa, geotechnické poměry nebo přeložky inženýrských sítí.

Dle ÚP Kuřim je pro modernizaci trati zpracována technicko-ekonomická studie z roku 2006, která v řešeném území nepředpokládá žádné územní nároky nad rámec současných drážních pozemků. Dále ÚP konstatuje, že s úpravou trati počítá i záměr „optimalizace trati Tišnov – Brno-Řečkovice“, který je obsažen v Územně analytických podkladech Jihomoravského kraje (ÚAP JMK). Z ÚP Kuřim však není zřejmé, jestli je záměr optimalizace trati dle aktuálních ÚAP JMK již promítnut do ÚP Kuřim. Proto návrh ZÚR JMK pro záměr obsažený v ÚAP JMK ponechává vymezený koridor DZ02 o šířce 120 m.

Dle ust. § 43 odst. 3 stavebního zákona *územní plán v souvislostech a podrobnostech území obce zpřesňuje a rozvíjí cíle a úkoly územního plánování v souladu se zásadami územního rozvoje*; v případě záměru optimalizace železniční trati se v územním plánu koridor zúží dle konkrétních podmínek v území i jiných záměrů na využití území. Koridor pro optimalizaci trati nevymezuje vlastní záměr stavby, ale koridor, ve kterém je nutno záměr stavby v místních souvislostech v územním plánu upřesnit. Při zúžení koridoru pro optimalizaci trati (vymezeném v návrhu ZÚR JMK na šířku 120 m) dle požadavku města, by při případném upřesňování konkrétního záměru v území mimo stávající plochy drážní dopravy projektantovi a investorovi už nezůstala žádná manévrovací možnost; taková situace by vyvolala aktualizaci ZÚR JMK. Z výše uvedených důvodů vymezený koridor zůstane v původní šířce.

Toto odůvodnění je možno podpořit rozsudkem Nejvyššího správního soudu 1 Ao 7/2011 – 526 ze dne 21.06.2012, kde se v článku (268) uvádí, citují: „*Šíře dané plochy či koridoru by měla být kompromisem mezi požadavkem přesného vymezení, který minimalizuje počet osob potenciálně dotčených na právech, a požadavkem ponechání dostatečného prostoru, který v nižších stupních územně plánovacích nástrojů umožňuje variantní řešení a upřesnění daného záměru. Mezi šířkou koridoru a zásahem do právní sféry tak není přímá úměra. Větší šířka koridoru naopak poskytuje nástrojům územního plánování nižšího stupně určitou volnost pro zohlednění konkrétních místních podmínek, jelikož realizace budoucí dopravní stavby nikdy nebude dosahovat celé šíře daného koridoru. Míra přesnosti vymezení ploch a koridorů ovšem nesmí překračovat svojí určitostí daný stupeň územněplánovacího nástroje, a to ani na jednu stranu*“.

2. námitka, obsahující požadavky města Kuřimi k zadání Územní studie nadřazené dálniční a silniční sítě ve vztahu k jádrovému území metropolitní rozvojové oblasti OB 3 Brno, **se zamítá**.

Odůvodnění:

Námitka nesměřuje k věcnému řešení Návrhu ZÚR JMK. Město Kuřim uplatnilo požadavky k zadání Územní studie nadřazené dálniční a silniční sítě v jádrovém území OB3 metropolitní rozvojové oblasti Brno. Požadavky města budou zohledněny v rámci zpracování zadávací dokumentace pro veřejnou zakázku „Územní studie nadřazené dálniční a silniční sítě v jádrovém území OB3 metropolitní rozvojové oblasti Brno“.

Pořadí	N 18	Datum	14.06.2016	KEVIS kód	–	Č. j.	JMK 92461/2016
Obec (identifikační údaje)		název obce:		obec Dolní Dunajovice			
		osoba oprávněná jednat		Mgr. Josef Hasník, starosta			

	jménem obce:	
Adresa / sídlo	691 85 Dolní Dunajovice	
Téma	Doprava silniční	
Téma – jiné		

Obec Dolní Dunajovice uplatnila podání nazvané „*Připomínky k ZÚR JMK*“.

K předmětnému podání je nezbytné uvést, že podle § 39 odst. 2 zákona č. 183/2006 Sb., o územním plánování a stavebním řádu, ve znění pozdějších předpisů (dále také „stavební zákon“), mohou námitky proti návrhu zásad územního rozvoje podat pouze obce v řešeném území a obce sousedící s tímto územím (dále jen „dotčené obce“), vlastník, správce nebo provozovatel veřejné dopravní nebo veřejné technické infrastruktury (dále jen „oprávněný investor“) a zástupce veřejnosti, přičemž jakýkoli jiný subjekt může vůči návrhu zásad územního rozvoje uplatnit pouze své připomínky. Z tohoto důvodu bylo každé podání směřující vůči návrhu ZÚR JMK, které uplatnila dotčená obec, oprávněný investor nebo zástupce veřejnosti, vypořádáno jako námitka, ať už bylo míněno nebo nazváno jakkoliv. Podání jakéhokoliv jiného typu subjektu, odlišného od dotčené obce, oprávněného investora nebo zástupce veřejnosti, směřující vůči návrhu ZÚR JMK, z výše uvedeného důvodu bylo vypořádáno jako připomínka, ať už bylo míněno nebo nazváno jakkoliv.

Námitka

Rada obce Dolní Dunajovice na svém zasedání dne 25. května 2016 projednala a schválila následující připomínky obce Dolní Dunajovice k ZÚR JMK:

Obec Dolní Dunajovice nesouhlasí s vedením komunikace D52 v trase stávající komunikace I/52. Navrhovaná trasa komunikace D52 by výrazně ovlivňovala kvalitu životního prostředí v naší obci navíc v případě nemožnosti vést souběžnou komunikaci II. třídy přes přehradní nádrž Nové Mlýny souběžně s D52 došlo by (podle materiálů ŘSD v příloze) k vedení souběžné dopravy přes obce Pasohlávky, Brod nad Dyjí a Dolní Dunajovice. Zhoršení by se projevovalo výrazným nárůstem dopravy v obci, zvýšením hlukové zátěže a zhoršením kvality ovzduší v obci. Dalším důvodem našeho nesouhlasu je předpokládané výrazné narušení krajinného rázu celé oblasti pod Pálavou.

Vyhodnocení námítky

Z hlediska věcného obsahu byla v předmětném podání formulována jedna námitka. Námitka je odůvodněna. Území dotčené námitkou je správní území obce Dolní Dunajovice.

Námitka obce Dolní Dunajovice, která nesouhlasí s vedením komunikace D52 v trase stávající komunikace I/52, se zamítá.

Odůvodnění:

PÚR ve znění aktualizace č. 1 vymezuje koridor pro rychlostní silnici R52 v trase Pohořelice – Mikulov – Drasenhofen/Rakousko (E461). Důvodem jeho vymezení je zkvalitnění silničního spojení Brno – Vídeň. Vazba na rakouskou silniční síť. Součástí TEN-T. Koridor pro tuto kapacitní silnici je již přímo vymezen v trase Pohořelice – Mikulov – Drasenhofen/Rakousko bez jakýchkoliv úkolů pro ministerstva a jiné ústřední správní úřady.

V návrhu ZÚR JMK je vymezen koridorem pro dálnici D52 (v souladu s novelou zákona č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů s platností od 31. 12. 2015).

K obavám z ovlivňování kvality životního prostředí z důvodu vymezení koridoru pro záměr uvádíme, že záměry dopravní a technické infrastruktury byly ve Vyhodnocení vlivů ZÚR JMK na udržitelný rozvoj území hodnoceny a z hlediska dopravně inženýrských kritérií, předpokládaných vlivů na obyvatelstvo, lidské zdraví a složky životního prostředí.

Dokumentace Vyhodnocení vlivů ZÚR JMK na životní prostředí (dokumentace SEA) obsahuje hodnocení jednotlivých navrhovaných záměrů (viz příloha č. 2) a hodnocení koncepce ZÚR JMK jako celku, a to v kapitole 6.9. „Souhrnné vyhodnocení vlivů ploch a koridorů na sledované složky životního prostředí“. Pro celou koncepci jsou navržena opatření pro předcházení, snížení nebo kompenzaci všech zjištěných nebo předpokládaných závažných záporných vlivů na životní prostředí v kapitole 8 dokumentace SEA. Součástí vyhodnocení je rovněž vyhodnocení vlivů sekundárních, kumulativních, synergických, krátkodobých, střednědobých a dlouhodobých, trvalých a přechodných, kladných a záporných viz příloha č. 2 dokumentace SEA.

Vyhodnocení SEA a Natura je promítnuto do textové části I. návrhu ZÚR JMK požadavků na uspořádání a využití území a úkolů pro územní plánování (str. 43 textové části I. návrh ZÚR JMK). Z celkového vyhodnocení záměru dálnice D52 vyplývá, že využití koridoru je možné za předpokladu uplatnění navržených opatření SEA.

V příloze 2 dokumentace SEA Hodnocení záměrů, je u záměru D52 v položce „Ovzduší“ uvedeno cit.: „Záměr neprochází územím s překročením imisních limitů. Komunikace je vedena prakticky v ose stávající silnice I/52, která je vedena převážně mimo kontakt s obytnou zástavbou. Výjimkou je oblast města Mikulova, kde je současná silnice vedena po okraji obytné zástavby, zatímco nová komunikace odvede dopravu do větší vzdálenosti od města. Kontakt s obytnou zástavbou je minimální.“ Významnost vlivu na ovzduší je hodnocen jako +1 potenciálně mírně pozitivní vliv.

V položce „Lidské zdraví“ je uvedeno cit.: „Záměr je veden v souběhu se stávající komunikací I/52, na které jsou sice překročeny limitní hodnoty, avšak prakticky výhradně mimo chráněnou zástavbu (tj. hlukový limit se zde neuplatňuje). Výjimkou je oblast města Mikulova, kde nová komunikace odvede dopravu do větší vzdálenosti od města. Kontakt s obytnou zástavbou je minimální.“ Významnost vlivu na ovzduší je hodnocen jako +1 potenciálně mírně pozitivní vliv.

MŽP ve svém stanovisku a připomínkách k návrhu ZÚR JMK a Vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území k návrhu ZÚR JMK v rámci společného jednání uvedlo cit.: „Z variant navrhovaných pro rychlostní silnici R52 je v předloženém vyhodnocení SEA z hlediska vlivů na ovzduší upřednostňována varianta „Základní ŘSD“. Z důvodů uvedených ve vyhodnocení SEA k ZÚR podporuje MŽP toto řešení. Dle návrhové části PZKO tato komunikace zajistí kvalitativně vyšší úroveň propojení mezi Brnem a Vídní ve vazbě na rakouskou dálnici A5. Stavba je součástí sítě TEN-T. Část mezi dálnicí D1 a existujícím úsekem R52 (tzv. Jihozápadní tangenta) v případě realizace významně přispěje ke snížení intenzity dopravy v křižovatce na křížení dálnice D1 se silnicí I/52 (MÚK Brno-Centrum, exit 194 na dálnici D1). Jižní úsek mezi Pohořeliciemi a státní hranicí přispěje k omezení tranzitní dopravy na stávajícím obchvatu Mikulova, do jehož okolí se v minulosti rozrostla souvislá zástavba města.“

V ZÚR JMK je navrhována doprovodná komunikace v rámci koridoru pro dálnici D52. V textové části I. Návrh ZÚR JMK je navrhována šíře koridoru 200m včetně doprovodné komunikace. V textové části II. Odůvodnění ZÚR JMK je na str. 134 uvedeno cit.: „Návaznost na silniční síť nižšího významu a obsluha území je zajištěna mimoúrovňovými křižovatkami (Pohořelice-jih), Ivaň, Perná, Mikulov-sever, Mikulov-jih. Součástí koridoru jsou i úseky nově navrhovaných doprovodných komunikací. Vymezení koridoru v šířce 200 m s rozšířením pro plochy MÚK (kruhová výseč o poloměru 180 – 350 m)..... Koridor včetně ploch pro MÚK je vymezen tak, že zahrnuje územní nároky pro související stavby včetně doprovodných komunikací – silnice II/395, které jsou řešeny variantně v technicko-ekonomické studii jako součást stavby v souběhu s vlastní trasou D52.“

Záměr D52 je veden podél hranice Chráněné krajinné oblasti Pálava, kterou v současné době tvoří stávající silnice I/52. V této části je vymezena III. zóna CHKO, nejcennější části tedy nebudou ohroženy. Vyhodnocení SEA a Natura záměru je promítnuto do textové části I. návrhu ZÚR JMK Úkolů pro územní plánování (str. 43 textové části I. návrh ZÚR JMK) cit.: „Zpřesnit a vymežit koridor dálnice D52 s ohledem na optimalizaci trasy v rámci koridoru s cílem minimalizace dopadů na obytnou zástavbu, zajistit splnění hlukových limitů, minimalizaci vlivů na CHKO Pálava a PR Věstonická nádrž, minimalizaci vlivů na lokality soustavy Natura 2000 EVL Mušovský luh, PO Pálava, PO Střední nádrž vodního díla Nové Mlýny, minimalizaci vlivů na PR Věstonická nádrž, minimalizaci rozsahu záboru ZPF a PUPFL, minimalizaci vlivů na ochranná pásma vodních zdrojů I. a II. stupně.“

Doplňujeme, že v návaznosti na stávající stupeň poznání nelze v současné době předjímat, jaká bude úroveň hlukové zátěže jako významného determinantu vlivů na lidské zdraví v době realizace jednotlivých záměrů, nelze předjímat nemožnost stavebně technických či technologických řešení konkrétních záměrů naplnit normativní požadavky vztahující se k vlivům záměru na životní prostředí a na lidské zdraví.

Z hlediska ochrany veřejného zdraví nelze při realizaci záměru připustit nesplnění požadavku právních předpisů na úseku ochrany veřejného zdraví, a to s přihlédnutím k závěrům posouzení vlivu na životní prostředí a veřejné zdraví v rámci řízení dle ustanovení § 4 až § 10 zákona č. 100/2001 Sb. Základním předpokladem souhlasu orgánu ochrany veřejného zdraví v předrealizačních fázích resp. v rámci schvalovacích řízení pro konkrétní záměry je předložení důkazů o reálném předpokladu dodržení požadavku stanovených právními předpisy na úseku ochrany veřejného zdraví.

Na základě vyhodnocení výsledků projednání a vyhodnocení vlivů ZÚR JMK na udržitelný rozvoj území a v souladu s Aktualizací č. 1 PÚR ČR je dálnici D52 v ZÚR JMK vymezena v souběhu se stávající silnicí I/52.

Pořadí	N 19	Datum	10.06.2016	KEVIS kód	–	Č. j.	JMK 92461/2016					
Obec (identifikační údaje)		název města:	město Mikulov									
		osoba oprávněná jednat jménem města:	Rostislav Košťál, starosta									
Adresa / sídlo		Náměstí 1, 692 01 Mikulov										
Téma		Doprava silniční										
Téma – jiné												
Město Mikulov uplatnilo podání nazvané „PŘIPOMÍNKA k Návrhu Zásad územního rozvoje Jihomoravského kraje (ZÚR JMK) k Vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území (VVURU) dle § 39 odst. 2 zákona č. 183/2006 Sb., o územním plánování a stavebním řádu, v platném znění (stavební zákon)“. K předmětnému podání je nezbytné uvést, že podle § 39 odst. 2 zákona č. 183/2006 Sb., o územním plánování a stavebním řádu, ve znění pozdějších předpisů (dále také „stavební zákon“), mohou námitky proti návrhu zásad územního rozvoje podat pouze obce v řešeném území a obce sousedící s tímto územím (dále jen „dotčené obce“), vlastník, správce nebo provozovatel veřejné dopravní nebo veřejné technické infrastruktury (dále jen „oprávněný investor“) a zástupce veřejnosti, přičemž jakýkoli jiný subjekt může vůči návrhu zásad územního rozvoje uplatnit pouze své připomínky. Z tohoto důvodu bylo každé podání směřující vůči návrhu ZÚR JMK, které uplatnila dotčená obec, oprávněný investor nebo zástupce veřejnosti, vypořádáno jako námitka, ať už bylo míněno nebo nazváno jakkoliv. Podání jakéhokoliv jiného typu subjektu, odlišného od dotčené obce, oprávněného investora nebo zástupce veřejnosti, směřující vůči návrhu ZÚR JMK, z výše uvedeného důvodu bylo vypořádáno jako připomínka, ať už bylo míněno nebo nazváno jakkoliv. Námitka D52 MÚK Mikulov, jih × MÚK Mikulov, sever vymezení v ZÚR JMK – přiložen zákres. Vymezení koridoru a plochy pro MÚK Mikulov, jih je v grafické části v souladu s tahovou studií R52 Ing. Nováka, až na to, že značka MÚK Mikulov, jih by v ZÚR JMK měla být trošku níže, protože plocha pro MÚK je ta zelená elipsa (v textu charakterizovaná jako kruh o poloměru 180 m). Tedy v textu je trochu nepřesné konstatování, že MÚK Mikulov, jih je vymezeno kružnicí...protože ve skutečnosti je to spíše elipsa, nebo lépe: „rozšíření koridoru v rozmezí od xxx m do xxx m“. Rozdíl poloměrů kruhů mezi oběma MÚK Mikulov (jih, sever) je v popisu textové části v zásadě v proporcích až na určitou nepřesnost tvaru u MÚK Mikulov, jih. Vyhodnocení námítky Z hlediska věcného obsahu byla v předmětném podání formulována jedna námitka. Námitka je odůvodněna. Území dotčené námitkou je správní území města Mikulov. Námitce města Mikulov k nepřesnosti zakreslení MÚK Mikulov, jih, se vyhovuje. <u>Odůvodnění:</u> Značka pro MÚK bude v grafické části zakreslena v ploše vymezené pro MÚK podle přiloženého zákresu. V textové části I. Návrh ZÚR JMK bude popis vymezení MÚK uveden do souladu s vymezením v grafické části.												

Pořadí	N 20	Datum	15.06.2016	KEVIS kód	K 038	Č. j.	JMK 93358/2016
Obec (identifikační údaje)		název obce:	obec Lužice				
		osoba oprávněná jednat jménem obce:	Ing. Jaroslav Kreml, starosta				
Adresa / sídlo		Česká 592/1, 696 18 Lužice					

Téma	Doprava silniční
Téma – jiné	
Námítka Obec Lužice požaduje zrušení mimoúrovňového přemostění budoucí komunikace D55 (dříve označena jako R-55) v místě křížení ve směru Lužice – Dolní Bojanovice v Zásadách územního rozvoje Jihomoravského kraje. Jako náhradní řešení byla vypracována studie projektové kanceláře pro dopravní a inženýrské stavby HBH Projekt spol. s r.o., Kabátníkova 5, 602 00 Brno, která je v souladu se Zásadami územního rozvoje Jihomoravského kraje. Tato varianta řešení je levnější o cca 12 mil. Kč.	
Vyhodnocení námítky Námítce, požadující zrušení mimoúrovňového přemostění budoucí komunikace D55 ve směru Lužice – Dolní Bojanovice v ZÚR JMK, se vyhovuje <u>Odůvodnění:</u> Návrh ZÚR JMK vymezuje koridor dálnice D55 Rohatec – Hodonín – D2 (DS06) o šířce 180 m, zahrnující veškeré související stavby, a plochu MÚK Hodonín-západ jako kruh o poloměru 325 m. Námítka obce je koncipována se znalostí technického řešení obsaženého v dokumentaci „Rychlostní silnice R55 v úseku Staré Město – Břeclav“ (HBH Projekt, s. r. o., 2014). Obcí navrhované řešení (bez mimoúrovňového přemostění dálnice D55, s napojením obce Dolní Bojanovice na D55 prostřednictvím silnice III/42222 a komunikace vedené podél D55 na MÚK Hodonín-západ a s napojením obce Lužice na D55 ze stávající ulice Velkomoravská rovněž na MÚK Hodonín-západ) je firmou HBH Projekt, s.r.o., projekčně zpracované ve studii „Studie přeložky silnice III/42222“, červen 2015. V návruhu ZÚR JMK vymezený koridor DS06 o šířce 180 m toto technické řešení umožňuje realizovat, v rozsahu koridoru stanoveném v návrhu ZÚR JMK lze toto řešení dále zpřesňovat. V grafické části návrhu ZÚR JMK budou vypuštěny z koridoru DS06 úseky silnic znázorňující územní požadavky na napojení nebo křížení dálnice D55, neboť toto řešení není podrobností ZÚR.	

Pořadí	N 21	Datum	15.06.2016	KEVIS kód	K 039 Xyz/789	Č. j.	JMK 93516/2016
Obec (identifikační údaje)		název obce:		obec Dolní Bojanovice			
		osoba oprávněná jednat jménem obce:		Ing. Eva Raichmanová, starostka			
Adresa / sídlo		Hlavní 383, 696 17 Dolní Bojanovice					
Téma		Doprava silniční					
Téma – jiné							
Námítka Obec Dolní Bojanovice požaduje realizovat přeložku silnice III/42222 souběžně s D55 a to od nynějšího napojení III/42222 na E55 směrem na Hodonín po navržený kruhový objezd (nájezd na Hodonín) – dle studie zpracované HBH projekt, s.r.o. 06/2015 pro obec Lužice. Zároveň požaduje zachovat možnost nájezdu z přeložené III/42222 na ČS OMV.							
Vyhodnocení námítky Námítce se vyhovuje v části požadující realizaci přeložky silnice III/42222 od nynějšího napojení na I/55 po MÚK Hodonín-západ dle studie firmy HBH Projekt, s. r. o., a nevyhovuje se v části možnosti napojení ČS OMV z přeložky silnice III/42222. <u>Odůvodnění:</u> Návrh ZÚR JMK vymezuje koridor dálnice D55 Rohatec – Hodonín – D2 (DS06) o šířce 180 m , zahrnující veškeré							

související stavby, a plochu MÚK Hodonín-západ jako kruh o poloměru 325 m.

Námítka obce je koncipována se znalostí technického řešení obsaženého v dokumentaci „Rychlostní silnice R55 v úseku Staré Město – Břeclav“ (HBH Projekt, s. r. o., 2014). Požadavek vyplývá z řešení obsaženého ve studii firmy HBH Projekt, s. r. o., zpracované pro obec Lužice (Studie přeložky silnice III/42222, červen 2015). Navrhované technické řešení (bez mimoúrovňového přemostění dálnice D55, s napojením obce Dolní Bojanovice na D55 prostřednictvím silnice III/42222 a komunikace vedené podél D55 na MÚK Hodonín-západ a s napojením obce Lužice na D55 ze stávající ulice Velkomoravská na MÚK Hodonín-západ) **ZÚR JMK umožňuje v rámci dopravního koridoru o šířce 180 m realizovat**, v rozsahu koridoru stanoveném v návrhu ZÚR JMK lze toto řešení dále zpřesňovat.

Výše citovaná studie firmy HBH Projekt, s. r. o., řeší komplexně dopravní situaci v dané lokalitě. Připojení ČS OMV na silnici třetí třídy je územní detail, který nemá nadmístní význam, proto nelze v ZÚR JMK řešit. Pro informaci doplňujeme, že odborně způsobilý projektant prověřil možnosti připojení ČS OMV na silnici III/42222 ve studii s výsledkem, že stávající připojení bude stavbou přeložky silnice III/42222 přerušeno a čerpací stanice bude napojena jen sjezdem z dálnice D55. Odborně způsobilý projektant vylučuje ve studii jako jeden z podkladů pro řešení napojení ČS OMV na silnici III/42222. Navíc zásady územního rozvoje obecně řeší pouze záležitosti nadmístního významu (v daném území koridor pro dálnici D55), podrobnosti technického řešení či dopravnímu řešení místní problematiky jsou součástí řešení územního plánu. Dle ust. § 36 odst. 3 stavebního zákona *zásady územního rozvoje ... nesmí obsahovat podrobnosti náležející svým obsahem územnímu plánu, regulačnímu plánu nebo navazujícím rozhodnutím.*

Pořadí	N 22	Datum	07.06.2016	KEVIS kód		Č. j.	JMK 87829/2016
Obec (identifikační údaje)		název města:		město Břeclav			
		osoba oprávněná jednat jménem města:		Ing. Pavel Dominik, starosta			
Adresa / sídlo		nám. T. G. Masaryka 3, 690 81 Břeclav					
Téma		Doprava silniční, Doprava železniční, Hospodářství vodní, ÚSES, Plynárenství					
Téma – jiné							

Námítky

Vymezení území dotčeného námítkami:

Území města Břeclav (k. ú. Břeclav, Poštorná, Charvátská Nová Ves) a v případě záměru „Silnice 1/55 Břeclav, obchvat“ (dále jen silniční obchvat města) také část území obce Kostice.

Požadujeme do ZÚR JMK zpracovat – zakreslit silniční obchvat města Břeclav, na který bylo vydáno územní rozhodnutí (Silnice 1/55 Břeclav, obchvat), které je i nadále v platnosti.

Odůvodnění:

Neztotožňujeme se s vypořádáním připomínek, které jsme uplatnili k návrhu ZÚR JMK (č. j. MUBR 29918/2015 ze dne 5.5.2015) zejména stvrzením, že se u „Silnice 1/55 Břeclav, obchvat“ nejedná o záměr nadmístního významu. Tento záměr se dotýká území více obcí – Břeclav a Kostice; řeší přeložky silnic I. třídy a to 1/55 a 1/40. ZÚR JMK přitom řeší silniční obchvaty obcí např. obchvat Valtic (1/40) a obchvat Mikulčic (III/05531). V případě, že by město nemělo platnou územně plánovací dokumentaci (Územní plán může být zrušen soudem) neexistovala by žádná ÚPD, která by silniční obchvat Břeclavi měla zakreslen, což by mohlo komplikovat povoloovací proces této pro město Břeclav tak důležité stavby.

Upozorňujeme, že na stavbu „Silnice 1/55 Břeclav, obchvat“ bylo vydáno územní rozhodnutí, čímž vznikl limit využití území – ochranné pásmo silnice I. třídy (vznikl dle ustan. § 30 zákona č. 13/1997 Sb. o pozemních komunikacích). Dle ustanovení § 2 písm. b) vyhlášky č. 500/2006 Sb. o územně analytických podkladech, územně plánovací dokumentaci a způsobu evidence územně plánovací činnosti, ve znění pozdějších předpisů, má koordinační výkres mimo jiné obsahovat limity využití území.

K bodu DZ07 – Trať č. 246 Znojmo – Břeclav, optimalizace včetně souvisejících staveb uplatňujeme tuto

námítka:

Požadujeme zmenšit šířku koridoru zejména v zastavěném území města Břeclav a navazujícím území a to tak, aby se nedotkla plánovaného záměru (silniční propojka na obchvat z ul. Břetislavova). Odůvodnění:

Město Břeclav hodlá řešit dopravní problémy na svém území. Jednou z možností jak toto částečně řešit je také další dopravní propojení mezi městskými částmi Břeclav a Poštorná. Vzhledem k limitům v území (zejména soustava NATURA 2000) se jako možnost jeví propojení ul. Břetislavova a plánovaného silničního obchvatu. Toto bylo prověřováno v rámci změny č. 5.02 – 5.04 UPNSU Břeclav, kdy zhotovitelem dokumentace (tak jako u ZÚR JMK) bylo Urbanistické středisko Brno spol. s r.o.

V posouzení vlivů vyšlo toto propojení (z ul. Břetislavova) jako nejvhodnější varianta.

Jelikož se ulice Břetislavova nachází v sousedství stávající železniční trati, mohl by tento záměr být ohrožen navrhovaným koridorem šířky 120 m. Takovouto šířku koridoru považujeme zejména v zastavěném území města za neopodstatněnou i vzhledem ke skutečnosti, že „úzkým místem“ je stávající přemostění řeky Dyje. K projektové dokumentaci na optimalizaci trati č. 246 Znojmo – Břeclav jsme se již vyjadřovali (částečně již v realizaci). Pokud máme správné informace, na území města Břeclav se v rámci této akce nemá stávající těleso železnice rozšiřovat či směrově nebo výškově upravovat a řeší se zejména zabezpečení této železniční trati.

K bodu POP04 – Opatření společná na vodních tocích Dyje a Kyjovka uplatňujeme tuto námítka:

Požadujeme plochu zmenšit, aby nezasahovala do současně zastavěného území města – areál Slováckého veslařského klubu, ul. nábr. Antonína Dvořáka, ul. Ostrov, ul. U Splavu, ul. nábr. Komenského (RD, garáže a točna), ul. Hraniční, ul. Horní luční, ul. Dolní luční, ul. Dyjová, ul. J. Fučíka, ul. A. Kuběny, ul. Chaloupky, ul. U Jezera, ul. Obránců míru, ul. Kapusty, ul. Údolní.

Dále požadujeme, aby v prostoru křížení silnice 1/55 (ul. Lidická mezi tzv. Barumkou a areálem LINDĚ +WIEMANN a ARENS) byl koridor zúžen na 60 m, jak je dohodnuto s Povodím Moravy s.p. (zn. PM041728/2015-203/Je ze dne 21. 9. 2015)

Plocha zasahuje do trasy silničního obchvatu města a je do ní také umístěna plocha (jedna ze dvou lokalit) TEP02 – podzemní zásobník plynu Břeclav. Z dokumentace není zřejmé, jak bude řešen tento střet. Část

protipovodňových opatření je již stavebně povolena (CH.N.Ves, Poštorná podél odlehčovacího ramene Dyje a v Břeclavi podél odlehčovacího ramene Dyje a na Dyji od tzv. špice po areál Slováckého veslařského klubu) navrhujeme tedy tyto části z dokumentace vypustit.

Odůvodnění:

Plocha POP04 je zakreslena ve větším rozsahu než jsou poskytnuty data do ÚAP (Studie proveditelnosti přírodě blízkých PPO v povodí Dyje a Kyjovky, kterou si nechalo zpracovat Povodí Moravy společností Poyry Environment, a.s. a VRV Praha a.s.). Při jednání s Povodím Moravy s.p. bylo dohodnuto, že v prostoru křížení silnice 1/55 (ul. Lidická mezi tzv. Barumkou a areálem LINDĚ +WIEMANN a ARENS) může být koridor zúžen na 60 m (dopis zn. PM041728/2015-203/Je ze dne 21. 9. 2015). Upozorňujeme, že část protipovodňových opatření je již stavebně povolena (CH.N.Ves, Poštorná podél odlehčovacího ramene Dyje a v Břeclavi podél odlehčovacího ramene Dyje a na Dyji od tzv. špice po areál Slováckého veslařského klubu). Navrhujeme tedy tyto části z dokumentace vypustit – již není potřeba vymezovat nadbytečně větší plochu.

K bodu RDZ05 – VRT Brno – Břeclav – hranice ČR / Rakousko (– Wien) uplatňujeme tuto námítka:

Požadujeme rozsah (šířku koridoru) zúžit nebo upravit tak, aby se nedotkla plánovaných záměrů (silniční obchvat města, silniční propojka na obchvat z ul. Břetislavova, tzv. malý obchvat spojující ul. Lidická s ul. Stromořadí) na území města.

Do koridoru RDZ05 je umístěna plocha (jedna ze dvou lokalit) TEP02 – podzemní zásobník plynu Břeclav. Z dokumentace není zřejmé, jak bude řešen tento střet.

Odůvodnění:

Jelikož územní rezerva je ve svých důsledcích určitou obdobou stavební uzávěry, mohlo by dojít k problémům při povolovacím procesu u plánovaných záměrů (silniční obchvat Břeclavi, silniční propojka na obchvat ul. Břetislavova, tzv. malý obchvat spojující ul. Lidická s ul. Stromořadí) na území města. V dokumentaci není popsáno, jak bude řešeno překrytí dvou záměrů (RDZ05 a TEP02).

K bodu RDZ06 – VRT Břeclav – hranice ČR / SR (– Bratislava) uplatňujeme tuto námitku:

Požadujeme rozsah (šířku koridoru) zúžit nebo upravit tak, aby se nedotkla plánovaných záměrů (silniční obchvat města, silniční propojka na obchvat z ul. Břetislavova) na území města.

Odůvodnění:

Jelikož územní rezerva je ve svých důsledcích určitou obdobou stavební uzávěry, mohlo by dojít k problémům při povolovacím procesu u plánovaných záměrů (silniční obchvat města, silniční propojka na obchvat z ul. Břetislavova) na území města.

K bodu K 161N – nadregionální biokoridor a bodu K 161V – nadregionální biokoridor uplatňujeme tuto námitku:

Požadujeme zmenšit rozsah nadregionálních biokoridorů K 161N a K161V na území města Břeclav tak, aby nezasahovaly do zastavěného území města a to zejména na tř. 1. máje (silnice 1/55) do stávajících areálů MSK (fotbalové hřiště, volejbalové, škvárová plocha, atd..) poblíž odlehčovacího ramene řeky Dyje a do zástavby v Poštorné (ul. Dyjová, Julia Fučíka, Horní luční, Dolní luční, Hraniční). Tyto koridory kříží plánovaný silniční obchvat města Břeclav, který není v dokumentaci ZÚR JMK zakreslen.

Odůvodnění:

Nadregionální biokoridory jsou zpracovány v platném ÚPNSÚ Břeclav a jejich rozsah tak mohl být převzat do ZÚR JMK bez toho, aby byly rozšiřovány. V případě, že by město nemělo platnou územně plánovací dokumentaci (Územní plán může být zrušen soudem) mohlo by dojít k problémům při povolovacím procesu i u staveb v zastavěném území města.

K bodu RBC 6 – Niva Dyje uplatňujeme tuto námitku:

Požadujeme zmenšit rozsah RBC 6 tak, aby toto RBC nezasahovalo za odlehčovací rameno řeky Dyje; aby nezasahovalo do zastavěného území (ul. nábr. Antonína Dvořáka, ul. Ostrov, ul. U Lesa, areál Na vodě) a zastavitelných ploch (lokalita Šustárky).

Odůvodnění:

Navrhované RBC je umísťováno do lokality, která má již zajištěnou ochranu z hlediska ŽP (soustava NATURA 2000, přírodní park Niva Dyje). Není tedy důvodné dále omezovat území v takovém rozsahu a zasahovat do zastavěného území a zastavitelných ploch.

K bodu TEP03 – VTL plynovod z okolí KS Břeclav na hranici ČR / Rakousko a plocha pro novou hraniční předávací stanici Poštorná uplatňujeme tuto námitku:

Požadujeme, aby koridor pro VTL plynovod byl zúžen nebo posunut tak, aby se nedotkl a neznemožnil uvažované záměry na území Města Břeclav, zejména silniční obchvat města. Požadujeme jej upravit tak, aby na k. ú. Břeclav nezasahoval přes stávající železniční trať Břeclav – Bratislava.

Odůvodnění:

Do ÚPNSÚ Břeclav byl plynovod jež byl v PUR ČR 2008 označ. P2 vedoucí z KS Břeclav až k obci D. Dunajovice včetně hraniční předávací stanice zpracován již v rámci změny č. 7. V rámci změny č. 11 je řešeno jeho zpřesnění (zkrácení a přejmenování) a to tak, aby plně odpovídal Politice územního rozvoje ČR ve znění aktualizace č. 1. Je přitom vycházeno z podkladů, které poskytl do územně analytických podkladů NET4GAS a dle těchto podkladů trasa plynovodu nezasahuje na k. ú. Břeclav přes železniční trať Břeclav – Bratislava.

Vyhodnocení námitek

1. námitka, požadující do ZÚR JMK zpracovat – zakreslit silniční obchvat města Břeclav, na který bylo vydáno územní rozhodnutí (Silnice I/55 Břeclav, obchvat), které je i nadále v platnosti, **se zamítá**.

Odůvodnění:

K názoru města, že obchvat Břeclavi je záměrem nadmístního významu uvádíme:

Ve stavebním zákoně se plochou nadmístního významu rozumí **plocha, která svým významem, rozsahem nebo využitím ovlivní území více obcí**. Obchvat Břeclavi je vymezen v územním plánu města Břeclavi, přičemž vymezená plocha zasahuje do území obce Kostice v jižní části obchvatu pouze okrajově, v části vedené při

hranici města Břeclavi a obce Kostice, na k. ú. obce Kostice neleží ucelený úsek přeložky. Záměr nemá negativní vliv přesahující hranice města a jeho vymezení lze v rámci územního plánu obou obcí koordinovat, což dokládá v současné době probíhající pořizování nového územního plánu obce Kostice. Obchvat Břeclavi je v územním plánu Břeclavi vymezen jako samostatně funkční dopravní koridor s návazností na dopravní síť, který primárně odvede tranzitní dopravu z centra města Břeclavi, nabídne alternativní trasy pro dosažení místních cílů, odstupňování jednotlivých segmentů základního komunikačního systému ve městě tak, aby obsloužily dopravní cíle při minimalizaci zátěže prostředí a možností napojení připravovaných průmyslových zón. Možnost zrušení územního plánu Břeclavi, jak je uvedeno v námitce, nemůže být důvodem vymezení obchvatu Břeclavi v ZÚR JMK.

K vymezení obchvatu Valtic v ZÚR JMK uvádíme, že tento je vymezen v rámci potřeb zajištění potřebné prostorové upravenosti silnice I/40 v normových parametrech silnice I. třídy včetně vyloučení průtahu městem Valtice. Severní obchvat Mikulčic je pak v ZÚR JMK navrhován jako doprovodná komunikace k dálnici D55.

K zakreslení ochranného pásma obchvatu uvádíme, že jeho zakreslení je svou podrobností obsahem územního plánu nikoliv ZÚR.

2. námitka, požadující zmenšit šířku koridoru DZ07 – Trať č. 246 Znojmo – Břeclav, optimalizace včetně souvisejících staveb, zejména v zastavěném území města Břeclav, **se zamítá**.

Odůvodnění:

Potřeba vymezení záměru DZ07 č. 246 Znojmo – Břeclav, optimalizace vychází ze skutečnosti, že město Znojmo je relativně dobře napojené na Rakouskou železniční infrastrukturu, nikoliv však na českou, která je velmi zastaralá a nevyhovuje současným nárokům na konkurenci s individuální automobilovou dopravou. Trať č. 246 Znojmo – Břeclav je jednokolejnou neelektrizovanou regionální konvenční tratí, traťová rychlost je 80 km/h s množstvím propadů až na 40 km/h z důvodu traťových poměrů. Vzhledem ke geomorfologickým poměrům úprava trati pouze s mírnou rektifikací stávající trasy má za výsledek výrazné zkrácení jízdní doby; úspora času může přesáhnout 40% stávající jízdní doby.

Koridor trati je vymezen ve stávajícím ochranném pásmu dráhy stanoveném dle § 8 odst. 1 písm. a) zákona 266/1994 Sb., ve znění pozdějších předpisů. Koridor šířky 120 m umožní mírnou rektifikaci trasy pro zlepšení směrových a výškových poměrů na trati (umožňující snížení provozních nákladů a zkrácení jízdních dob či úpravu zemního tělesa s ohledem na geotechnické poměry nebo přeložky inženýrských sítí). Dle ust. § 43 odst. 3 stavebního zákona *územní plán v souvislostech a podrobnostech území obce zpřesňuje a rozvíjí cíle a úkoly územního plánování v souladu se zásadami územního rozvoje*; v případě záměru optimalizace železniční trati je nutné v územním plánu koridor zúžit dle konkrétních podmínek v území i jiných záměrů na využití území. Koridor pro optimalizaci trati nevymezuje vlastní záměr stavby, ale koridor, ve kterém je nutno záměr stavby v místních souvislostech v územním plánu upřesnit. Při případném zúžení koridoru pro optimalizaci trati, vymezeném v návrhu ZÚR JMK na šířku 120 m, by při upřesňování konkrétního záměru v území projektantovi a investorovi už nezůstala žádná manévrovací možnost.

Toto odůvodnění je možno podpořit rozsudkem Nejvyššího správního soudu 1 Ao 7/2011 – 526 ze dne 21.06.2012, kde se v článku (268) uvádí, citují: „*Šíře dané plochy či koridoru by měla být kompromisem mezi požadavkem přesného vymezení, který minimalizuje počet osob potenciálně dotčených na právech, a požadavkem ponechání dostatečného prostoru, který v nižších stupních územně plánovacích nástrojů umožňuje variantní řešení a upřesnění daného záměru. Mezi šířkou koridoru a zásahem do právní sféry tak není přímá úměra. Větší šířka koridoru naopak poskytuje nástrojům územního plánování nižšího stupně určitou volnost pro zohlednění konkrétních místních podmínek, jelikož realizace budoucí dopravní stavby nikdy nebude dosahovat celé šíře daného koridoru. Míra přesnosti vymezení ploch a koridorů ovšem nesmí překračovat svojí určitostí daný stupeň územně plánovacího nástroje, a to ani na jednu stranu*“.

Z výše uvedených důvodů vymezený koridor zůstane v původní šířce.

3. námitka, požadující zmenšit plochu POP04 – Opatření společná na vodních tocích Dyje a Kyjovka tak, aby nezasahovala do současně zastavěného území města, **se zamítá**.

Odůvodnění:

Protipovodňová ochrana byla v návrhu ZÚR JMK rozdělena do dvou celků: přírodě blízká protipovodňová opatření a technická protipovodňová opatření. ZÚR JMK vymezují plochy přírodě blízkých protipovodňových opatření na vodních tocích, která po realizaci, zvýší přirozenou retenci v krajině, vytvoří území určené

k rozlivům, zlepši hydromorfologii, zajistí ponechání či podporu přirozeného vývoje vodního toku, vytvoří mokřady a dílčí vodní plochy pro retardaci odtoku. Dle odůvodnění ZÚR JMK jsou *plochy vymezeny schématickým zobrazením v grafické části, a to na základě poskytnutých podkladů Povodí Moravy s. p. Velikost ploch je navržena s ohledem na možnost umístění uvažovaných protipovodňových opatření do území, která budou nebo jsou zpracována v podrobnější dokumentaci.*

Z odůvodnění ZÚR JMK je zřejmé, že plochy přírodě blízkých protipovodňových opatření jsou vymezeny pouze schematicky a udávají, ve kterém území je možno uvažovat se situováním protipovodňových opatření. Ta budou (nebo už jsou) řešena v podrobnější dokumentaci – v územním plánu. Případné zpřesňování hranic plochy POP04 v rámci ZÚR JMK by bylo v rozporu s principem, který je popsán v odůvodnění ZÚR JMK, námitce tudíž není vyhověno.

Pokud se týká skutečnosti, že plocha pro POP04 zasahuje do trasy silničního obchvatu a že v ní leží plocha TEP02 – podzemní zásobník plynu Břeclav, nejedná se o žádný rozpor v dokumentaci. V podrobnější dokumentaci (územním plánu) budou plochy či koridory pro protipovodňová opatření navržena takovým způsobem, aby nebyla v konfliktu se záměry (silniční obchvat, podzemní zásobník plynu), které jsou už zpřesněny v platném ÚPN SÚ Břeclav.

Pokud se týká v námitce uváděných již stavebně povolených protipovodňových opatření, jedná se z velké části o technická protipovodňová opatření. Plocha POP04 vymezená v návrhu ZÚR JMK však vymezuje plochu pro přírodě blízká opatření. Je pravděpodobné, že tato opatření se budou v území postupně rovněž realizovat; pro možnost jejich realizace a zpřesnění v územních plánech či v rámci pozemkových úprav proto v ZÚR JMK zůstane plocha POP04 vymezena v širším rozsahu.

4. námitka, požadující zúžit nebo upravit šířku koridoru RDZ05 – VRT Brno – Břeclav – hranice ČR / Rakousko (– Wien) tak, aby se nedotkla plánovaných záměrů (silniční obchvat města, silniční propojka na obchvat z ul. Břetislavova), **se zamítá**.

5. námitka, požadující zúžit nebo upravit šířku koridoru RDZ06 – VRT Břeclav – hranice ČR / SR (– Bratislava) tak, aby se nedotkla plánovaných záměrů (silniční obchvat města, silniční propojka na obchvat z ul. Břetislavova), **se zamítá**.

Odůvodnění pro námitky č. 4 a 5:

Zásady územního rozvoje ve smyslu § 36 stavebního zákona mohou vymezit plochy a koridory, s cílem prověřit možnosti budoucího využití, jejichž dosavadní využití nesmí být měněno způsobem, který by znemožnil nebo podstatně ztížil prověřované budoucí využití, tzv. „územní rezervy“. Ve smyslu výše uvedené definice pojmu „územní rezerva“ jsou v článku (314 a 316) textové části I. Návrh ZÚR JMK uvedeny požadavky na uspořádání a využití území – vytvořit územní podmínky pro prověření potřeb a plošných nároků VRT včetně všech souvisejících staveb. Z výše uvedeného vyplývá, že v návrhu ZÚR JMK není vymezován koridor pro realizaci záměru VRT (na základě kterého by mohlo dojít k realizaci stavby), ale je vymezována pouze územní rezerva jako ochrana území před tím, aby zde byly realizovány záměry znemožňující či ztěžující případné budoucí využití pro vysokorychlostní trať.

Jak je uvedeno, dle článku (314 a 316) návrhu ZÚR JMK byly vytvořeny podmínky pro územní rezervy koridorů vysokorychlostní dopravy s cílem prověřit možnosti budoucího využití. Úkolem pro územní plánování na další období je pak podrobnější stanovení podmínek pro využití koridoru územní rezervy v územních plánech dotčených obcí. Tyto podmínky pro využití koridoru územní rezervy musí být dohodnuty s Ministerstvem dopravy, které stanoví přípustnost jednotlivých činností v koridoru, aby se předešlo „zablokování“ veškerých činností v koridoru.

Upřesnění územní rezervy na území obce tak, aby její dopad (zejména na zastavěné území a na případný rozvoj obce) byl minimalizován, řeší ve smyslu § 5 odst. 3 stavebního zákona základní koncepční dokument obce k usměrňování jejího územního rozvoje, kterým je územní plán. Stavební zákon v § 43 odst. 3 ukládá, že *územní plán v souvislostech a podrobnostech území obce zpřesňuje a rozvíjí cíle a úkoly územního plánování v souladu se zásadami územního rozvoje kraje a s politikou územního rozvoje*. Pokud jde o další rozvoj území zahrnutého do územní rezervy, je na navazujícím stupni územně plánovací dokumentace (územním plánu), aby zpřesnil (zmenšil) územní rezervu v podrobnějším měřítku než jsou ZÚR JMK způsobem, jímž dojde k vyvážení mezi konkrétními potřebami rozvoje a „vyblokováním“ části území pro případnou realizaci VRT, jak vyplývá z rozsudku Nejvyššího správního soudu 1 Ao 7/2011 – 526 ze dne 21.06.2012, článku (158).

Pokud se týká konkrétního uváděného „střetu“, kdy do koridoru RDZ06 je umístěna plocha TEP02 – podzemní

zásobník Břeclav (námitka č. 4), je nutno úvodem konstatovat, že záměr TEP02 je v grafické části vymezen pouze symbolem, nikoliv konkrétní plochou. Bylo zjištěno, že změnou č. 10A ÚPN SÚ Břeclav, dílčí změnou 10.10A byla vymezena plocha pro plynárenské zařízení – zásobník plynu; z grafické části změny je zřejmé, že je upřesněna jak poloha plochy pro zásobník plynu, tak je také upřesněn koridor územní rezervy pro VRT. Vzhledem ke skutečnosti, že v územním plánu upřesněný koridor územní rezervy pro VRT se nachází uvnitř koridoru navrhovaného v ZÚR JMK, není důvod ke změně vymezení koridoru RDZ05. Dle výše uvedeného ustanovení stavebního zákona záměry v podrobnostech území obce zpřesňuje územní plán, nikoliv zásady územního rozvoje.

6. námitka, požadující zmenšit rozsah nadregionálních biokoridorů K161N a K161V na území města Břeclav tak, aby nezasahovaly do zastavěného území města, **se zamítá**.

Odůvodnění:

K vymezování ploch a koridorů pro ÚSES nadregionální a regionální úrovně v návrhu ZÚR JMK je potřeba objasnit následující: Návrh ZÚR JMK vymezuje plochy a koridory větší než jsou vlastní biocentra a biokoridory ÚSES navržené v koncepčním oborovém podkladu orgánů ochrany přírody a krajiny pro území Jihomoravského kraje. Důvodem pro zvolené vymezení ploch a koridorů je umožnění upřesnění prvků ÚSES v územních plánech s využitím znalostí místních podmínek a dále potřeba jisté míry technické generalizace pro grafické měřítko ZÚR JMK (1 : 100 000). Plochy pro biocentra a koridory pro biokoridory tedy nevymezují vlastní biocentrum/biokoridor, ale plochu/koridor, ve které je nutno biocentrum/biokoridor v územním plánu upřesnit. Dalším důvodem je, aby při upřesňování bylo zajištěno dodržení metodických principů vymezování ÚSES, a to z hlediska systémového vymezení, nezbytných prostorových parametrů a principu reprezentativnosti skladebné části ÚSES. Výše uvedené je důvodem, proč biokoridor vymezený návrhem ZÚR JMK nelze ztotožňovat s biokoridorem vymezeným v ÚPN SÚ Břeclav a proč biokoridor vymezený v ÚPN SÚ Břeclav nebyl plně převzat do návrhu ZÚR JMK.

Zpřesňování záměrů v zásadách územního rozvoje dle podrobností obsažených v územním plánu neumožňuje ani legislativa. Dle ust. § 43 odst. 3 stavebního zákona *územní plán v souvislostech a podrobnostech území obce zpřesňuje a rozvíjí cíle a úkoly územního plánování v souladu se zásadami územního rozvoje*; z legislativy je tedy zřejmé, že podrobnosti dotýkající se území obce (v námitce uváděné dotčení zastavěného území, jednotlivých ulic a areálů) musí zpřesnit územní plán. Zásady územního rozvoje dle ust. § 36 odst. 3 stavebního zákona *nesmí obsahovat podrobnosti náležející svým obsahem územnímu plánu, regulačnímu plánu nebo navazujícím rozhodnutím*; jsou koncepční dokumentací a nesmí tedy dle legislativy řešit podrobnosti náležející územnímu plánu. Odůvodnění města, cit: „V případě, že by město nemělo platnou územně plánovací dokumentaci (Územní plán může být zrušen soudem) mohlo by dojít k problémům při povolovacím procesu i u staveb v zastavěném území města“ je předjímání toho, co může za určitých okolností nastat na území kteréhokoli sídla. Pokud by pořizovatel zohledňoval tuto skutečnost, musely by ZÚR JMK být zpracovány v podrobnosti územních plánů, což však stavební zákon neumožňuje a není to taky účelem ZÚR. V případě zrušení územního plánu nebo jeho části dotčené orgány postupují dle platné legislativy, konkrétně s přihlédnutím k ust. § 20 odst. 2 vyhlášky č. 501/2006 Sb., o obecných požadavcích na využívání území, ve znění pozdějších předpisů; obec pak postupuje podle ust. § 55 stavebního zákona.

7. námitka, požadující zmenšit rozsah RBC6 tak, aby toto RBC nezasahovalo za odlehčovací rameno řeky Dyje (aby nezasahovalo do zastavěného území a zastavitelných ploch), **se zamítá**.

Odůvodnění:

K vymezování ploch a koridorů pro ÚSES nadregionální a regionální úrovně v návrhu ZÚR JMK je potřeba objasnit následující: Návrh ZÚR JMK vymezuje plochy a koridory větší než jsou vlastní biocentra a biokoridory ÚSES navržené v koncepčním oborovém podkladu orgánů ochrany přírody a krajiny pro území Jihomoravského kraje. Důvodem pro zvolené vymezení ploch a koridorů je umožnění upřesnění prvků ÚSES v územních plánech s využitím znalostí místních podmínek a dále potřeba jisté míry technické generalizace pro grafické měřítko ZÚR JMK (1 : 100 000). Plochy pro biocentra a koridory pro biokoridory tedy nevymezují vlastní biocentrum/biokoridor, ale plochu/koridor, ve které je nutno biocentrum/biokoridor v územním plánu upřesnit. Dalším důvodem je, aby při upřesňování bylo zajištěno dodržení metodických principů vymezování ÚSES, a to z hlediska systémového vymezení, nezbytných prostorových parametrů a principu reprezentativnosti skladebné části ÚSES. Výše uvedené je důvodem, proč plochu vymezenou návrhem ZÚR JMK nelze ztotožňovat s vymezením plochy regionálního biocentra.

V odůvodnění námitky se uvádí, že navrhované RBC je umísťováno do lokality, která má již zajištěnou ochranu

z hlediska ŽP (soustava NATURA 2000, přírodní park Niva Dyje) a není důvodné další omezování možností využití území. Návrh rozsahu RBC však nevychází pouze z již vymezených ochranných limitů, ale snaží se respektovat i nivu řeky Dyje jako údolní nivu ve smyslu významného krajinného prvku dle ust. § 3 zákona č. 114/1992 Sb., ve znění pozdějších předpisů. Údolní niva se rozkládá zcela jistě na obou březích odlehčovacího ramena řeky Dyje, proto je návrhem ZÚR JMK vymezena plocha pro RBC na obou březích vodního toku. Vzhledem k malé podrobnosti ZÚR není možné zpřesnit plochu pro RBC; to je až úkolem územního plánu, který dle skutečných podmínek v území a při zohlednění již realizované zástavby upřesní rozsah biocentra.

8. námitka, požadující aby koridor TEP03 – VTL plynovod z okolí KS Břeclav na hranici ČR / Rakousko pro VTL plynovod byl zúžen nebo posunut tak, aby se nedotkl a neznemožnil uvažované záměry na území města Břeclav, zejména silniční obchvat města, **se zamítá**.

Odůvodnění:

Záměr na VVTL plynovod Břeclav – státní hranice ČR / Rakouskou společností NET4GAS, s.r.o. (v ZÚR JMK označen TEP03) je v území dlouhodobě stabilizován, koridor TEP03 zpřesňuje koridor P2 vymezený v politice územního rozvoje pro propojení systémů NET4GAS a WAG (Rakousko). Šířka v ZÚR JMK vymezeného koridoru 320 m zohledňuje skutečnost šířky bezpečnostního pásma plynovodu a umožňuje dostatečnou variabilitu umístění plynovodního potrubí i s ohledem na další záměry v exponované jižní části města Břeclavi. Dle ust. § 43 odst. 3 stavebního zákona *územní plán v souvislostech a podrobnostech území obce zpřesňuje a rozvíjí cíle a úkoly územního plánování v souladu se zásadami územního rozvoje*; v případě záměru na VVTL plynovod je nutné v územním plánu koridor zúžit dle konkrétních podmínek v území i jiných záměrů na využití území.

Dle odůvodnění námítky je změnami ÚPN SÚ Břeclav koridor pro VVTL plynovod již zpřesněn (aby nebyl v kolizi s jinými záměry v území); vzhledem ke skutečnosti, že koridor upřesněný v územním plánu se nachází uvnitř koridoru navrhovaného v ZÚR JMK, není důvod ke změně vymezení koridoru TEP03. Dle výše uvedeného ustanovení stavebního zákona záměry v podrobnostech území obce zpřesňuje územní plán, nikoliv zásady územního rozvoje.

Pořadí	N 23	Datum	15.06.2016 15.06.2016 15.06.2016 15.06.2016 15.06.2016 15.06.2016	KEVIS kód	LC5Kf –	Č. j.	JMK 93937/2016 JMK 94366/2016 JMK 93939/2016 JMK 94363/2016 JMK 93940/2016 JMK 94364/2016
Obec (identifikační údaje)		název města:		město Lanžhot			
		osoba oprávněná jednat jménem města:		Mgr. Ladislav Straka, starosta			
Adresa / sídlo		Náměstí 177/2, 69151 Lanžhot					
Téma		Hospodářství vodní, doprava silniční, doprava železniční					
Téma – jiné							
Město Lanžhot uplatnilo celkem šest podání, která byla níže společně vyhodnocena jako námitky k Návrhu Zásad územního rozvoje Jihomoravského kraje (dále jen „Návrh ZÚR JMK“) podle § 39 odst. 2 zákona č. 183/2006 Sb., o územním plánování a stavebním řádu (stavební zákona), ve znění pozdějších předpisů. Z těchto šesti podání jsou tři podání duplicitní, tzn., že město Lanžhot tři podání podalo dvakrát a podatelna Krajského úřadu Jihomoravského kraje tato podání zaevidovala pod šesti různými čísly jednacími. Předmětných šest podání města Lanžhot tedy obsahuje pouze tři námitky. Každé z těchto tří podání města Lanžhot obsahuje samostatnou námitku. Odbor územního plánování a stavebního řádu Krajského úřadu Jihomoravského kraje, jakožto pořizovatel Návrhu Zásad územního rozvoje Jihomoravského kraje, vypořádal všech těchto šest podání města Lanžhot společně, aby byla vypořádána komplexně na jednom místě.							

Námítky

1. Námítka města Lanžhot zaevidovaná dne 15.06.2016 pod čj. JMK 93937/2016 a pod čj. JMK 94366/2016 včetně příloh 1 a 2

Vymezení území dotčeného námítkou:

POP04 – Opatření společná na vodních tocích Dyje a Kyjovka

Obsah námítky:

Město Lanžhot žádá o změnu trasy povodňových opatření na toku Kyjovka tak, jak je zaznačeno v grafické příloze č. 1 a příloze 2

Odůvodnění námítky:

Město Lanžhot má záměr vybudovat protipovodňová opatření (přeložka toku řeky Kyjovky a vybudování biotopu) v lokalitě pod Lanžhotem a v této věci je již zpracována studie, která byla zkonultována s dotčenými orgány. V současné době se zpracovává projekt.

2. Námítka města Lanžhot zaevidovaná dne 15.06.2016 pod čj. JMK 93939/2016 a pod čj. JMK 94363/2016 včetně přílohy 1

Vymezení území dotčeného námítkou:

RDS07 – D2 – MÚK Lanžhot

Obsah námítky:

Město Lanžhot nesouhlasí s navrhovaným umístěním územní rezervy pro novou dálniční křižovatku MÚK Lanžhot v úseku mezi městem Lanžhot a obcí Kostice.

Odůvodnění námítky:

1. vyznačená část územní rezervy zasahuje do předávací stanice plynu, a proto již dnes je jasné, že v této lokalitě MÚK nebude moci být realizována 2. umístění MÚK do navrhované lokality zvyšuje riziko vysoké dopravní zatíženosti města Lanžhot motorovými vozidly jedoucími do podniků na okraji města Břeclav (AlcaPlast, Gumotex atd.), protože neexistuje žádná jiná příjezdová komunikace k této části Břeclavi. Současná komunikace vede v zastavěném území převážně v plochách bydlení. Proto je žádoucí umístit MÚK tak, aby doprava nevedla přes město Lanžhot. Z těchto důvodů žádáme o umístění územní rezervy směrem blíže k Břeclavi tak, aby případná doprava nezatěžovala město Lanžhot – viz grafická příloha č. 1

3. Námítka města Lanžhot zaevidovaná dne 15.06.2016 pod čj. JMK 93940/2016 a pod čj. JMK 94364/2016 včetně přílohy 1

Vymezení území dotčeného námítkou:

RDZ06 – VRT Břeclav – hranice ČR / SR (– Bratislava)

Obsah námítky:

Město Lanžhot nesouhlasí s šířkou koridoru (Břeclav – Lanžhot – hranice ČR / Slovensko) a žádá, aby i v části za Lanžhotem směrem k hranici ČR / Slovensko byla šířka koridoru zúžena – viz grafická příloha č. 1

Odůvodnění námítky:

Za zastavěným územím města směrem ke státní hranici se SR má město Lanžhot záměr vybudovat protipovodňová opatření (přeložka toku řeky Kyjovky a vybudování biotopu) a územní rezerva má charakter stavební uzávěry, což by zabránilo povolení k výstavbě. Protipovodňová opatření jsou pro město prioritou, protože chrání občany před přírodní katastrofou – povodní. Dále tento koridor zasahuje lokality bývalé celnice na dálnici D2, což by rovněž omezilo jakýkoliv rozvoj této lokality. Tato bývalá celnice je na hranici ČR a SR a je i nadále žádoucí, aby tato občanská vybavenost byla ponechána a rozvíjena.

Vyhodnocení námítek

Z hlediska věcného obsahu byly v předmětných podáních formulovány celkem tři samostatné námítky s odůvodněním.

1. námitce, žádající změnu trasy protipovodňových opatření na toku Kyjovka, se vyhovuje.

Odůvodnění:

Zásady územního rozvoje Jihomoravského kraje (ZÚR JMK) jsou strategickým dokumentem územního plánování Jihomoravského kraje. ZÚR JMK podporují dosažení dobré úrovně protipovodňových opatření stanovením zásad a úkolů pro zpřesnění územního vymezení záměrů podporujících realizace potřebných prvků protipovodňových opatření pro zajištění jejich budoucí bezkolizní funkce v bodě (260) v části Protipovodňová opatření kapitoly D.2.5 „Vodní hospodářství“ textové části ZÚR JMK. Hlavním cílem je snížit ohrožení obyvatel, majetku, historických a kulturních hodnot. Z důvodů rozdílného charakteru je protipovodňová ochrana v ZÚR JMK dělena na přírodě blízká protipovodňová opatření a technická protipovodňová opatření. Konkrétně záměr POP04 – Opatření společná na vodních tocích Dyje a Kyjovka je opatřením přírodě blízkým, jehož plocha je schematicky zobrazena v grafické části ZÚR JMK (viz bod (243) textové části ZÚR JMK).

Z výše uvedeného vyplývá, že v tomto konkrétním případě se jedná o plochu se schématickým zobrazením území, ve kterém mají být realizována opatření vážící se k vodnímu toku Kyjovka. Tím je umožněno, aby město Lanžhot mohlo upřesnit a realizovat potřebná protipovodňová opatření vážící se k vodnímu toku Kyjovka na základě místních podmínek (tj. detailnější znalosti území) a nebylo třeba měnit schématické zobrazení záměru POP04 v grafické části ZÚR JMK.

2. námitka, požadující jiné umístění územní rezervy pro mimoúrovňovou křižovatku (MÚK) RDS07 D2 MÚK Lanžhot, se zamítá.

Odůvodnění:

Návrh ZÚR JMK vymezuje územní rezervu pro mimoúrovňovou křižovatku na dálnici D2 RDS07 D2 MÚK Lanžhot jako kruh o poloměru 400 m s centrem v místě mimoúrovňového křížení stávající krajské silnice II/424 s dálnicí D2, tj. v úseku mezi stávající MÚK Břeclav a hranicí ČR / SR. MÚK Lanžhot v návaznosti na silnici II/424 umožní zpřístupnění a obsluhu přilehlého území rozvojové osy OS10 v příhraničním prostoru, především sídel Lanžhot, Kostice, Týnec a části průmyslové zóny v Břeclavi z dálnice D2. Dle odůvodnění ZÚR JMK napojení okrajového území na dálnici D2 zvýší atraktivitu území pro jeho možný ekonomický rozvoj a umožní zklidnění průjezdné dopravy v sídlech při silnici II/424 Moravská Nová Ves – Lanžhot. Územní rezerva pro záměr byla vymezena jako naplnění požadavku zadání ZÚR JMK na prověření reálnosti MÚK uplatněného obcí Kostice.

V námitce města Lanžhot se uvádí, že část územní rezervy zasahuje do předávací stanice plynu a MÚK zde nebude moci být realizována. Dále se v námitce uvádí, že umístění MÚK do navrhované lokality zvyšuje riziko dopravní zatíženosti zastavěné části města Lanžhot vozidly jedoucími do podniků na okraji Břeclavi, kam neexistuje jiná příjezdová komunikace. Město Lanžhot proto žádá o vymezení územní rezervy směrem blíže k Břeclavi, aby nebylo dopravně zatěžováno město Lanžhot.

Zásady územního rozvoje ve smyslu § 36 stavebního zákona mohou vymezit plochy a koridory, s cílem prověřit možnosti budoucího využití, jejichž dosavadní využití nesmí být měněno způsobem, který by znemožnil nebo podstatně ztížil prověřované budoucí využití, tzv. „územní rezervy“. Ve smyslu výše uvedené definice pojmu „území rezerva“ jsou v článku (278 a 279) textové části návrhu ZÚR JMK uvedeny požadavky na uspořádání a využití území – vytvořit územní podmínky pro prověření potřeb a plošných nároků mimoúrovňové křižovatky na dálnici D2 MÚK Lanžhot s cílem zkvalitnění dostupnosti sídel v rozvojové ose OS10 a v okrajovém příhraničním prostoru. V návrhu ZÚR JMK tedy není vymezen koridor pro realizaci záměru MÚK (na základě kterého by mohlo dojít k realizaci stavby), ale je vymezena pouze územní rezerva jako ochrana území před tím, aby zde nebyly realizovány záměry znemožňující či ztěžující případné budoucí využití pro MÚK Lanžhot.

Z výše uvedeného vyplývá, že musí být podrobně prověřena potřeba realizace MÚK Lanžhot, a to i z hlediska širších dopravních vazeb, na které je poukazováno v námitce města, a následně vymezena optimální poloha a plošné nároky na realizaci MÚK. Do doby, než bude nalezeno optimální dopravní řešení (třeba i odlišné od řešení obsaženého v ZÚR JMK), bude ponechána územní rezerva pro MÚK Lanžhot ve stávající poloze, která byla prověřena studií zpracovanou pro obec Kostice. Vymezení plochy územní rezervy bude v grafické části ZÚR JMK upraveno tak, aby nezahrnovalo stávající areál hraniční přepravní stanice plynu Lanžhot. V současné době žádné jiné dopravní řešení zpracováno není. Situaci bude nutno vyhodnotit i s ohledem na realizaci obchvatu Břeclavi. Ten výrazně ovlivní dopravní toky a bude mít zásadní vliv na skutečnost, jestli realizace MÚK Lanžhot je nutná, nebo jaké umístění MÚK je při realizovaném obchvatu Břeclavi optimální.

Na základě výše uvedených důvodů se námitka města Lanžhot nevyhovuje, k posunutí polohy MÚK může dojít

v rámci aktualizace ZÚR JMK na základě podrobného prověření širších dopravních vazeb.

3. námitka, požadující zúžení šířky koridoru RDZ06 – VRT Břeclav – hranice ČR / SR (– Bratislava) od zastavěného území směrem ke státní hranici se SR, **se zamítá**.

Odůvodnění:

Zásady územního rozvoje ve smyslu § 36 stavebního zákona mohou vymezit plochy a koridory, s cílem prověřit možnosti budoucího využití, jejichž dosavadní využití nesmí být měněno způsobem, který by znemožnil nebo podstatně ztížil prověřované budoucí využití, tzv. „územní rezervy“. Ve smyslu výše uvedené definice pojmu „území rezerva“ jsou v článku (314 a 316) textové části I. Návrh ZÚR JMK uvedeny požadavky na uspořádání a využití území – vytvořit územní podmínky pro prověření potřeb a plošných nároků VRT včetně všech souvisejících staveb. Z výše uvedeného vyplývá, že v návrhu ZÚR JMK není vymezován koridor pro realizaci záměru VRT (na základě kterého by mohlo dojít k realizaci stavby), ale je vymezována pouze územní rezerva jako ochrana území před tím, aby zde byly realizovány záměry znemožňující či ztěžující případné budoucí využití pro vysokorychlostní trať.

Jak je uvedeno, dle článku (314 a 316) návrhu ZÚR JMK byly vytvořeny podmínky pro územní rezervy koridorů vysokorychlostní dopravy s cílem prověřit možnosti budoucího využití. Úkolem pro územní plánování na další období je pak podrobnější stanovení podmínek pro využití koridoru územní rezervy v územních plánech dotčených obcí. Tyto podmínky pro využití koridoru územní rezervy musí být dohodnuty s Ministerstvem dopravy, které stanoví přípustnost jednotlivých činností v koridoru, aby se předešlo „zablokování“ veškerých činností v koridoru.

Upřesnění územní rezervy na území obce tak, aby její dopad (zejména na zastavěné území a na případný rozvoj obce) byl minimalizován, řeší ve smyslu § 5 odst. 3 stavebního zákona základní koncepční dokument obce k usměrňování jejího územního rozvoje, kterým je územní plán. Stavební zákon v § 43 odst. 3 ukládá, že *územní plán v souvislostech a podrobnostech území obce zpřesňuje a rozvíjí cíle a úkoly územního plánování v souladu se zásadami územního rozvoje kraje a s politikou územního rozvoje*. Pokud jde o další rozvoj území zahrnutého do územní rezervy, je na navazujícím stupni územně plánovací dokumentace (územním plánem), aby zpřesnil (zmenšil) územní rezervu v podrobnějším měřítku než jsou ZÚR JMK způsobem, jímž dojde k vyvážení mezi konkrétními potřebami rozvoje a „vyblokováním“ části území pro případnou realizaci VRT, jak vyplývá z rozsudku Nejvyššího správního soudu 1 Ao 7/2011 – 526 ze dne 21.06.2012, článku (158).

Pokud se týká konkrétních uváděných problémů (vybudování protipovodňových opatření blízkých přírodě, zachování možností rozvoje v lokalitě bývalé celnice), uvádíme následující:

Nelze jednoznačně říct, že územní rezerva má charakter stavební uzávěry, jak je uvedeno v námitce. Ve smyslu § 36 stavebního zákona nesmí být u ploch a koridorů územních rezerv dosavadní využití měněno způsobem, který by znemožnil nebo podstatně ztížil prověřované budoucí využití, v daném případě realizaci VRT. Protipovodňová opatření budovaná v souladu s charakterem území a pro potřebu ochrany území nebudou zcela jistě stavbami, které znemožní do budoucna realizaci VRT. KrÚ zjistil, že město Lanžhot pořizuje nový územní plán, na konci roku 2015 proběhlo veřejné projednání návrhu ÚP. Pokud je prioritou města protipovodňová ochrana území (jak je uvedeno v námitce), je vhodné záměr zahrnout do územního plánu a koordinovat takové využití území s územní rezervou pro VRT (územní rezervu v ÚP Lanžhot případně po dohodě s MD zúžit). Pokud se týká lokality staré celnice, je v návrhu nového ÚP Lanžhot koridor územní rezervy pro VRT už zúžen a celý areál se nachází mimo koridor územní rezervy.

JMK dospěl k závěru, že na základě výše uvedených skutečností není nutné v ZÚR JMK koridor územní rezervy RDZ06 zužovat; v podrobnostech území obce bude koridor zpřesněn v novém územním plánu, a to dle konkrétních podmínek v území.

Pořadí	N 24	Datum	13.06.2016	KEVIS kód		Č. j.	JMK 91764/2016
Obec (identifikační údaje)	název obce:		obec Střílky				
	osoba oprávněná jednat jménem obce:		Viktor Ganjuškin, starosta				
	název kraje:		Zlínský kraj				

	(pouze u sousedící obce)	
Adresa / sídlo	Koryčanská 47, 768 04 Střílky	
Téma	Doprava silniční	
Téma – jiné		

Námitka

Zúčastnil jsem se jako starosta obce Střílky veřejného projednání návrhu Zásad územního rozvoje Jihomoravského kraje a Vyhodnocení vlivů Zásad územního rozvoje Jihomoravského kraje na udržitelný rozvoj území ve Vyškově dne 7.6.2016. Zastupitelstvo obce Střílky se seznámilo a projednalo aktuální stav návrhu a sděluje následující. Zastupitelstvo obce Střílky nesouhlasí s variantou Jih Územní studie a to z několika důvodů. Z pohledu obce Střílky má varianta Jih největší negativní vliv na životní prostředí a nejvíce zabírá zemědělský půdní fond – zábor více než 10 hektarů zemědělské půdy a sadů. Pro obec Střílky tato varianta nemá žádný smysl a převažují jen negativa. Máme zkušenosti s vysokou hlukovou zátěží silnice I/50 a to zejména od motorek a o víkendech. Zcela jistě by došlo i ke zvýšení této zátěže v katastru naší obce.

Také se jedná o místo častého výskytu zvěře a obec Střílky v projednávaném a zpracovávaném Plánu společných zařízení při Pozemkové reformě v obci Střílky počítá v těchto místech s biokoridorem pro zvířata.

Překvapuje mě, že aktuální Územní studie mluví o připomínkách obce Střílky, když Zastupitelstvo obce Střílky již jednou tuto variantu na svém veřejném zasedání odmítlo. Pokud by došlo k realizaci obchvatu Brankovice-Kožušice Zastupitelstvo obce Střílky je připraveno jednat o variantě Střed jako o nejméně negativní variantě pro všechny dotčené obce.

Vyhodnocení námítky

Námitka vyjadřující nesouhlas s územní rezervou silnice I. třídy RDS14-B I/50 Brankovice-Kožušice, obchvat – Varianta jižní, **se zamítá.**

Odůvodnění:

Severní obchvat silnice I/50 obcí Brankovice, Malínky a Kožušice je Ministerstvem dopravy ČR (MD) dlouhodobě sledován. Dle podkladů MD, resp. ŘSD ČR také Generel dopravy Jihomoravského kraje z roku 2006 sledoval severní obchvat obcí Brankovice, Malínky a Kožušice.

Na žádost dotčených obcí byly prověřeny i jiné varianty řešení než je severní obchvat. Na základě dohody s dotčenými obcemi a ve spolupráci se Zlínským krajem v letech 2013 – 2014 Jihomoravský kraj pořídil „Územní studii silnice v úseku I/50 Brankovice – Kožušice“. Cílem územní studie bylo porovnat dosud známé varianty („sever“, „jih“) s variantou nulovou a vymežit koridory ochvatů pro ZÚR JMK. V průběhu prací na studii byla do porovnání doplněna varianta „střed“. Z vyhodnocení jednotlivých variant v rámci „Územní studie silnice v úseku I/50 Brankovice – Kožušice“ vyplývá následující:

- Varianta „sever“ je odmítána všemi dotčenými obcemi, dle porovnání koridorů podle zvolených kritérií je nejméně vhodnou variantou.
- upravenou Variantu „jih“ by přivítaly dotčené obce a občanské sdružení Branek; varianta umožňuje zlepšení dopravního připojení města Koryčany ve Zlínském kraji, nelimituje výhledový rozvoj obcí Kožušice a Malínky, vykazuje však nejvíce negativních dopadů do území (volná krajina, zemědělská půda).
- Varianta „střed“ řeší problematiku obchvatu obcí Brankovice a Malínky jižním směrem, problematiku obchvatu obce Kožušice směrem severním; varianta „Střed“ je kratší než ostatní varianty, vykazuje nejmenší negativní zásahy do krajiny, ale také vykazuje střety s územím možného rozvoje obcí Kožušice a Malínky. Umožňuje jako jediná varianta skutečnou etapovou výstavbu sil. I/50.

Na základě výše uvedeného vyhodnocení **není dále sledována varianta „sever“**, dle doporučení územní studie jsou do Návrhu ZÚR JMK zapracovány **koridory územních rezerv variant „střed“ a „jih“**.

Argumenty uváděné v námitce obce (varianta „jih“ má největší negativní vliv na ŽP a největší zábor ZPF, představuje zvýšení hlukové zátěže pro katastr obce, obec Střílky v prostoru koridoru počítá s realizací biokoridoru) upřednostňující variantu „střed“ oproti variantě „jih“, jsou již zohledněny ve Vyhodnocení vlivu přeložky silnice I/50 na životní prostředí, které je součástí „Územní studie silnice v úseku I/50 Brankovice – Kožušice“. Ve vyhodnocení je předložena komplexní charakteristika a hodnocení vlivů jednotlivých variant

obchvatů na obyvatelstvo a na životní prostředí. Z výsledků vyhodnocení vyplývá, že z hlediska ochrany kvality ovzduší a z hlediska hlukové zátěže je celkově nejpříznivější varianta „jih“, jejíž trasování se výrazně odklání od obytné zástavby dotčených obcí. Všechny varianty však přinesou zklidnění dopravy v centru dotčených obcí při komunikaci I/50 a snížení hladiny akustického tlaku.

Z pohledu environmentálních aspektů je patrné, že všechny aktivní varianty obchvatů znamenají jistý zásah do životního prostředí. Na základě hodnocení vlivů na jednotlivé složky životního prostředí byla varianta „střed“ vyhodnocena jako varianta znamenající nejmenší negativa, přičemž znamená odpovídající minimalizaci zásahu v údolí Litavy (zásah do záplavového území a aktivní zóny záplavového území pouze okrajový, nedochází ke křížení Litavy) i odpovídající minimalizaci zásahu do krajiny (je zachováno jisté přimknutí varianty k zástavbě dotčených obcí a k trase I/50).

Dle celkového závěru Vyhodnocení vlivu přeložky silnice I/50 na životní prostředí varianta obchvatu „střed“ znamená zlepšení dopravní situace podél stávající I/50 v obcích Brankovice, Malínky a Kožušice (se všemi jejími důsledky), přičemž nebude znamenat zásadní negativní vlivy na některou z hodnocených složek životního prostředí. **Varianta „střed“ je touto analýzou vyhodnocena jako nejméně negativní ze všech aktivních variant,** neboť vykazuje nejmenší negativa z pohledu jednotlivých environmentálních aspektů a řeší problémovou dopravní situaci podél stávající I/50. S ohledem na požadavek části dotčených obcí podporujících realizaci varianty „jih“ není možné zcela vyloučit ani možnost realizace této varianty, byť by to znamenalo významnější environmentální negativa, zejména z pohledu ochrany krajinného rázu.

V rámci společného jednání o návrhu ZÚR JMK dotčené orgány ani Ministerstvo dopravy ČR neodmítly žádnou z variant. Zlínský kraj ve své připomínce uvedl, že na území Zlínského kraje (ZK) plocha územní rezervy navazuje dle ZÚR ZK na návrhovou plochu PK07 pouze ve variantě „střed“ (RDS14-A); varianta „jih“ (RDS14-B) je v současnosti bez návaznosti na území ZK.

V rámci veřejného projednání návrhu ZÚR JMK uplatnila námitku obec Kožušice. V námitce na základě konzultace s pořizovatelem při veřejném projednání návrhu ZÚR JMK ve Vyškově dne 07.06.2016 obec Kožušice žádá, aby u varianty „střed“ byl zrušen obchvat obce Kožušice vymezený severně od zastavěného území obce Kožušice; varianta „střed“ pak bude řešit obchvat obcí Brankovice a Malínky (jižně od zastavěného území) a před obcí Kožušice se napojí na stávající silnici I/50 (varianta nulová). Možnost takovéto úpravy varianty „střed“ pořizovatel ZÚR JMK konzultoval se zástupcem MD na pracovním jednání dne 20.07.2016; MD k požadované úpravě varianty „střed“ nemá připomínky. Následně byla úprava koridoru projednána kladně s obcí Malínky.

S ohledem na výše uvedené a na skutečnost, že vyhodnocení variant a jejich vlivů do území je dle zpracované studie srovnatelné a názory obcí v otázce výběru varianty nejsou jednotné, **budou v návrhu ZÚR JMK předloženém ke schválení ponechány koridory územních rezerv pro obě varianty obchvatů s tím, že územní rezerva u varianty „střed“ (RDS14-A) bude upravena dle požadavku obce Kožušice (bude vypuštěn obchvat situovaný severně od zastavěného území obce Kožušice) a doprava bude ponechána ve stávající trase.**

Pořadí	N 25	Datum	15.06.2016	KEVIS kód	K 036 1o4jf	Č. j.	JMK 93158/2016
Obec (identifikační údaje)		název obce:		obec Kožušice			
		osoba oprávněná jednat jménem obce:		Ing. Anežka Neužilová, starostka			
Adresa / sídlo		Kožušice 97, 683 33 Kožušice					
Téma		Doprava silniční					
Téma – jiné							
Námitka							
Obec Kožušice podává připomínku k obchvatu obcí Brankovice-Kožušice, Varianta „Střed“ s tímto odůvodněním: Zastupitelstvo Obce Kožušice na svém zasedání dne 14. 6. 2016 opakovaně schválilo jižní variantu obchvatu obce Kožušice a opakovaně zamítlo variantu střed z důvodů uvedených Vám dne 5. 5. 2015 a 7. 5. 2015 (viz příloha č. 1) prostřednictvím „Připomínky k Zásadám územního rozvoje Jihomoravského kraje“. Na veřejném jednání o Návrhu Zásad územního rozvoje Jihomoravského kraje konaném ve Vyškově dne 7. 6.							

2016 byla námi připomínkována varianta „Střed“ z důvodu nejasného vyhodnocení dřívějších připomínek – konkrétně průběhu varianty „Střed“ obcí Kožušice (viz příloha č. 2) a na základě konzultace se zástupci odboru územního plánování a st. řádu JMK nám byla sdělena u této varianty možnost zrušení obchvatu obce. Obec Kožušice tímto žádá u varianty „Střed“ o zrušení obchvatu obce Kožušice, tato varianta tedy řeší obchvat obcí Brankovice a Malínky a před obcí Kožušice se napojí na stávající komunikaci č. 50 /varianta nulová/.

Vyhodnocení námítky

Námitce, požadující vypuštění územní rezervy pro obchvat obce Kožušice v části situované severně od zastavěného území, **se vyhovuje**

Odůvodnění:

Severní obchvat silnice I/50 obcí Brankovice, Malínky a Kožušice je Ministerstvem dopravy ČR (MD) dlouhodobě sledován. Dle podkladů MD, resp. ŘSD ČR také Generel dopravy Jihomoravského kraje z roku 2006 sledoval severní obchvat obcí Brankovice, Malínky a Kožušice.

Na žádost dotčených obcí byly prověřeny i jiné varianty řešení než je severní obchvat. Na základě dohody s dotčenými obcemi a ve spolupráci se Zlínským krajem v letech 2013 – 2014 Jihomoravský kraj pořídil „Územní studii silnice v úseku I/50 Brankovice – Kožušice“. Cílem územní studie bylo porovnat dosud známé varianty („sever“, „jih“) s variantou nulovou a vymezit koridory ochvatů pro ZÚR JMK. V průběhu prací na studii byla do porovnání doplněna varianta „střed“. Z vyhodnocení jednotlivých variant v rámci „Územní studie silnice v úseku I/50 Brankovice – Kožušice“ vyplývá následující:

- Varianta „sever“ je odmítána všemi dotčenými obcemi, dle porovnání koridorů podle zvolených kritérií je nejméně vhodnou variantou.
- upravenou Variantu „jih“ by přivítaly dotčené obce a občanské sdružení Branek; varianta umožňuje zlepšení dopravního připojení města Koryčany ve Zlínském kraji, nelimituje výhledový rozvoj obcí Kožušice a Malínky, vykazuje však nejvíce negativních dopadů do území (volná krajina, zemědělská půda).
- Varianta „střed“ řeší problematiku obchvatu obcí Brankovice a Malínky jižním směrem, problematiku obchvatu obce Kožušice směrem severním; varianta „Střed“ je kratší než ostatní varianty, vykazuje nejmenší negativní zásahy do krajiny, ale také vykazuje střety s územím možného rozvoje obcí Kožušice a Malínky. Umožňuje jako jediná varianta skutečnou etapovou výstavbu sil. I/50.

Na základě výše uvedeného vyhodnocení **není dále sledována varianta „sever“**, dle doporučení územní studie jsou do Návrhu ZÚR JMK zapracovány **koridory územních rezerv variant „střed“ a „jih“**.

Argumenty uváděné v připomínce obce uplatněné v rámci společného jednání (zaslána jako příloha č. 1 k námitce) a směřující proti variantě „střed“ jsou již zohledněny ve Vyhodnocení vlivu přeložky silnice I/50 na životní prostředí, které je součástí „Územní studie silnice v úseku I/50 Brankovice – Kožušice“. Ve vyhodnocení je předložena komplexní charakteristika a hodnocení vlivů jednotlivých variant obchvatů na obyvatelstvo a na životní prostředí. Z výsledků vyhodnocení vyplývá, že z hlediska ochrany kvality ovzduší a z hlediska hlukové zátěže je celkově nejpříznivější varianta „jih“, jejíž trasování se výrazně odklání od obytné zástavby dotčených obcí. Všechny varianty však přinesou zklidnění dopravy v centru dotčených obcí při komunikaci I/50 a snížení hladiny akustického tlaku.

Z pohledu environmentálních aspektů je patrné, že všechny aktivní varianty obchvatů znamenají jistý zásah do životního prostředí. Na základě hodnocení vlivů na jednotlivé složky životního prostředí byla varianta „střed“ vyhodnocena jako varianta znamenající nejmenší negativa, přičemž znamená odpovídající minimalizaci zásahu v údolí Litavy (zásah do záplavového území a aktivní zóny záplavového území pouze okrajový, nedochází ke křížení Litavy) i odpovídající minimalizaci zásahu do krajiny (je zachováno jisté přimknutí varianty k zástavbě dotčených obcí a k trase I/50).

Dle celkového závěru Vyhodnocení vlivu přeložky silnice I/50 na životní prostředí varianta obchvatu „střed“ znamená zlepšení dopravní situace podél stávající I/50 v obcích Brankovice, Malínky a Kožušice (se všemi jejími důsledky), přičemž nebude znamenat zásadní negativní vlivy na některou z hodnocených složek životního prostředí. **Varianta „střed“ je touto analýzou vyhodnocena jako nejméně negativní ze všech aktivních variant**, neboť vykazuje nejmenší negativa z pohledu jednotlivých environmentálních aspektů a řeší problémovou dopravní situaci podél stávající I/50. S ohledem na požadavek části dotčených obcí podporujících realizaci varianty „jih“ není možné zcela vyloučit ani možnost realizace této varianty, byť by to znamenalo významnější environmentální negativa, zejména z pohledu ochrany krajinného rázu.

V rámci společného jednání o návrhu ZÚR JMK dotčené orgány ani Ministerstvo dopravy ČR neodmítly žádnou z variant. Zlínský kraj ve své připomínce uvedl, že na území Zlínského kraje (ZK) plocha územní rezervy navazuje dle ZÚR ZK na návrhovou plochu PK07 pouze ve variantě „střed“ (RDS14-A); varianta „jih“ (RDS14-B) je v současnosti bez návaznosti na území ZK.

V rámci veřejného projednání návrhu ZÚR JMK uplatnila námitku obec Kožušice. V námitce na základě konzultace s pořizovatelem při veřejném projednání návrhu ZÚR JMK ve Vyškově dne 07.06.2016 obec Kožušice žádá, aby u varianty „střed“ byl zrušen obchvat obce Kožušice vymezený severně od zastavěného území obce Kožušice; varianta „střed“ pak bude řešit obchvat obcí Brankovice a Malínky (jižně od zastavěného území) a před obcí Kožušice se napojí na stávající silnici I/50 (varianta nulová). Možnost takovéto úpravy varianty „střed“ pořizovatel ZÚR JMK konzultoval se zástupcem MD na pracovním jednání dne 20.07.2016; MD k požadované úpravě varianty „střed“ nemá připomínky. Následně byla úprava koridoru projednána kladně s obcí Malínky.

S ohledem na výše uvedené a na skutečnost, že vyhodnocení variant a jejich vlivů do území je dle zpracované studie srovnatelné a názory obcí v otázce výběru varianty nejsou jednotné, **budou v návrhu ZÚR JMK předloženém ke schválení ponechány koridory územních rezerv pro obě varianty obchvatů s tím, že územní rezerva u varianty „střed“ (RDS14-A) bude upravena dle požadavku obce Kožušice (bude vypuštěna část obchvatu situovaná severně od zastavěného území obce Kožušice) a doprava bude ponechána ve stávající trase.**

Pořadí	N 26	Datum	09.06.2016	KEVIS kód	–	Č. j.	JMK 89172/2016
Obec (identifikační údaje)		název obce:		město Zbýšov			
		osoba oprávněná jednat jménem obce:		Vratislav Široký, starosta			
Adresa / sídlo		Masarykova 248, 664 11 Zbýšov					
Téma		Dopravní silniční					
Téma – jiné							

Námitka

Vymezení území dotčeného námitkou:

Plocha územní rezervy, plochy územní rezervy pro silnici I. třídy **RDS09 1/23 Rosice – Zakřany, přeložka s obchvaty sídel** vymezená ve správních územích obcí Babice u Rosic, Rosice, Tetčice, Zakřany, **Zbýšov**

Obsah námitky:

Nesouhlasíme s vymezením územní rezervy a s vytvářením podmínek pro možné budoucí využití této plochy pro záměr **1/23 Rosice – Zakřany, přeložka s obchvaty sídel**. V rámci projednávání návrhu Zásad územního rozvoje Jihomoravského kraje (ZÚR JMK) a následného vyhodnocení námitek a připomínek požadujeme vyřazení plochy územní rezervy pro silnici I. třídy **RDS09 1/23 Rosice – Zakřany, přeložka s obchvaty sídel** z grafické i textové části dokumentace ZÚR JMK.

Odůvodnění námitky:

Uvedený záměr je v ZÚR vymezen v tzv. „trase jižního obchvatu Rosic“ a v odůvodnění ZÚR je uvedeno, že stávající průjezd Rosicemi je kolizní a vyžaduje přestavbu. Do území města Zbýšov má tak být tímto záměrem převedena doprava zvyšující zátěž o dalších cca 8000 aut/den oproti současnému stavu dle posledního sčítání dopravy. Hodnota průměrné koncentrace benzo(a)pyrenu dosahuje na území Zbýšova 1,1 ng/m³ (viz příloha 1). Město Zbýšov je na tom tedy hůř než Rosice, pro něž má obchvat sloužit. Tato látka je silné karcinogenní a mutagenní. Limitní hodnota pro ochranu zdraví je zákonem stanovena na 1,0 ng/m³. Nachází se hlavně v uhelném dehtu a automobilových výfukových plynech (zvláště ze vznětových motorů).

Je nám znám rozsudek NSS I Ao 7/2011-526 ze dne 21.06.2012 (dále jen „zrušující rozsudek“) – či 103: „Z povahy věci ... není možné, aby území, na němž jsou překračovány veřejnoprávní limity imisí znečištění ovzduší ... bylo a priori vyloučeno z dosahu regulace zásad s argumentací že další zatěžování území je nepřipustné ...

vymezení koridoru 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...”

Ovšem v samotném zrušujícím rozsudku je uvedeno – či 104: „...řečené ovšem neznamená, že by zásady územního rozvoje měly kompletně abstrahovat od překračování imisních limitů znečištění ovzduší...¹ Pořizovatel se však otázkou ovzduší v obci Zbýšov vůbec nezabýval, neboť v odůvodnění ZÚR citovaná studie „Územní studie silnice 1/23 v úseku Rosice – Zakřany“ (USB. s. r. o. Brno, 2015) sama udává, že průměrné hodnoty koncentrace v celém zájmovém území se při denním průměrování pohybují nad hranicí imisního limitu a dále se již zabývá pouze skutečností, jaký kladný dopad bude řešení obchvatu znamenat pro město Rosice. Ve vyhodnocení vlivů na životním prostředí dokonce ovlivnění obce Zbýšov zcela chybí.

Domníváme se, že ZÚR nemohou alibisticky odkazovat na řešení takto důležitých okolností v územním řízení, když již nyní dochází k překračování limitů a ZÚR jsou pro pořizování nižší územně plánovací dokumentace zcela závazné. Stanovisko MŽP k ZÚR taktéž uvádí: *byly identifikovány potenciální negativní vlivy na sledované složky životního prostředí, v tomto stanovisku jsou navržena opatření k vylovení, omezení, případné kompenzaci identifikovaných negativních vlivů...*“ Samo MŽP si je tedy vědomo, že ZÚR nemohou zcela rezignovat na problematiku ovzduší a odkazovat pouze na územní řízení. Není nám pak jasno, jak je možné, že překračované limity v Zbýšově nebyly MŽP identifikovány jako negativní vlivy.

V materiálu Integrovaný program zlepšení ovzduší kraje z roku 2012 je identifikována obec Zbýšov jako prioritní, a jako opatření navržena redukce dopravy a zatraktivnění veřejné dopravy. Má snad být onou redukcí přivedení dopravní zátěže z jiné obce na území Zbýšova? Zamýšlené zatraktivnění veřejné dopravy je pak pro Zbýšov úsměvnou kapitolou, neboť při zavádění IDOS JmK bylo vedením obce Zbýšov jasné požadováno zachování některých přímých spojů Zbýšov-Brno jako prioritní dopravní trasy do zaměstnání. Jihomoravský kraj toto řešení odmítl. Následkem toho došlo ke značnému nárůstu dopravy osobními automobily, neboť nutnost přestupu v uzlu Zastávka výrazně prodlužuje dojezdový Čas v zaměstnanecké cestovní trase v ose Zbýšov – Rosice – Brno.

V odůvodnění ZÚR je uvedeno, že „reaguje na úkol politiky územního rozvoje v kap. 7.4, v bodě (195), kde se ukládá úkol: „prověření možností zlepšení průjezdnosti silnice České Budějovice – Jindřichův Hradec – Třebíč – DI, zejména řešením obchvatů měst a obcí“ V PÚR je však na jiném místě uveden úkol (24a): „na územích kde dochází dlouhodobě k překračování zákonem stanovených limitů pro ochranu lidského zdraví předcházet dalšímu významnému zhoršování stavu“ V tomto ohledu spatřujeme navržené ZÚR v přímém rozporu s PÚR.

Samo odůvodnění ZÚR uvádí: „Jižní obchvat je z hlediska realizovatelnosti značně technicky a investičně náročný, v současné době pravděpodobně bez prokazatelné ekonomické návratnosti“ Zde opět odkazujeme na zrušující rozsudek NSS č. 112: „V průběhu pořizování zásad by mělo být koncepčně prověřeno, zda plánované záměry mají vůbec šanci být v budoucnu realizovány (např. i z pohledu budoucího zatížení území), a preventivně tak bránit vynakládání energie a peněz na projekty zcela nesmyslné, nerealizovatelné či (veřejnoprávně) nepovolené... Na vymezování jednotlivých záměrů v zásadách územního rozvoje je tedy třeba nahlížet celostním způsobem, a to zvláště tehdy, je-li zamýšleno vícero záměrů v již dosti zatížené části území (imisemi, hlukem apod.). To jinými slovy znamená, že při stanovení požadavku na uspořádání a využití území a úkolů pro územní plánování ve vztahu k určitému záměru musí být zohledněna jak současná zátěž území, tak i veškeré plánované záměry, kumulace jejichž vlivu by mohla mít negativní vliv na ovzduší a hlukovou situaci v dané oblasti. V případě zjištění takových vlivů by měla být též koncipována přiměřená kompenzační opatření. „ Na tento úkol pořizovatel zcela rezignoval a sledoval výhradně zájem města Rosice na jeho vlastním rozvoji. Sám nakonec dospěl k řešení, které nepovažuje za reálné, což je v přímém rozporu s citovaným čl. 112.

Vyhodnocení námítky

Námítka, podle které město Zbýšov nesouhlasí s vymezením územní rezervy pro silnici I. třídy RDS09 I/23 Rosice – Zakřany, přeložka s obchvaty sídel, a požaduje vyřazení územní rezervy pro „jižní obchvat Rosic“ ze ZÚR JMK z důvodu převádění dopravní zátěže na území města Zbýšov, **se zamítá**

Odůvodnění:

Silnice I/23 v úseku Rosice – Zakřany je součástí mezikrajského silničního tahu Dráčov – Jindřichův Hradec – Třebíč – Brno. Intenzita dopravy na této silnici narůstá s blízkostí metropolitní rozvojové oblasti Brno OB3.

Stávající průjezd Rosicemi je kolizní a vyžaduje přestavbu.

Z tohoto důvodu ZÚR JMK vymezují územní rezervu (RDS09) pro výhledovou přeložku silnice I/23 mezi Rosicemi a Zakřany s napojením na dálnici D1 prostřednictvím mimoúrovňové křižovatky Kývalka. Koridor standardní šířky 300 m je vymezen pro jižní variantu přeložky podle „**Územní studie silnice I/23 v úseku Rosice – Zakřany**“, kterou zadal Krajský úřad JMK v roce 2014. Územní studie prověřila a korigovala dříve navržené trasy přeložek podle aktuálně změněných podmínek v území a komplexně posoudila varianty. Jako mírně výhodnější byla vyhodnocena varianta jižní. Územní studie byla projednána s dotčenými obcemi dne 22.09.2015, přičemž k jižní variantě se přiklonila většina obcí. Na projednání hájil zájmy města Zbýšova jeho starosta, který dle záznamu z projednání uvedl, že *po stránce dopravního napojení města na silnici I/23 považuje za přínosnější variantu jižní*. Jižní varianta přeložky silnice I/23 obyvatelům Zbýšova opravdu výrazně zlepší dopravní dostupnost Brna i Třebíče.

Vymezením územní rezervy pro přeložku silnice I/23 plní ZÚR JMK úkol z aktualizace politiky územního rozvoje ČR (PÚR): *Prověřit možnosti zlepšení průjezdnosti silnice České Budějovice – Jindřichův Hradec – Třebíč – D1, zejména řešením obchvatů měst a obcí. Na základě prověření zajistit územní ochranu pro zlepšení průjezdnosti vymezením koridorů pro dílčí změny trasy silnice*. ZÚR JMK navrhuje vymístit silnici I/23 ze zastavěného území do nezastavěného proto, aby byla naplněna priorita územního plánování z PÚR: *předcházet dalšímu významnému zhoršování stavu v územích, kde dochází dlouhodobě k překračování zákonem stanovených mezních hodnot imisních limitů pro ochranu lidského zdraví*.

Protože by byla přeložka silnice I/23 v úseku Rosice – Zakřany značně technicky i investičně náročná, ZÚR JMK v kap. kap. H.4. ukládají městu Rosice *řešení přeložky silnice I/23 Rosice včetně všech souvisejících staveb v územně plánovací dokumentaci města Rosice*. Nejpalčivější závada na silnici I/23 – průjezd Rosicemi – bude řešena územním plánem Rosic. Obava města Zbýšova z realizace přeložky silnice I/23 je tak velmi předčasná.

Kvalita ovzduší ve Zbýšově, zejména namítaný benzo(a)pyren, souvisí především s lokálním vytápěním domů až v druhé řadě s automobilovým provozem. Lze důvodně předpokládat, že provoz po silnici III. třídy ve Zbýšově je menší než provoz po silnici I. třídy v Rosicích nebo na brněnských křižovatkách. Do města Zbýšova nebude převedena žádná další dopravní zátěž, neboť koridor územní rezervy RDS09 pouze teče severní část katastrálního území Zbýšova.

Územní rezerva pro přeložku silnice I/23 obchází zastavěné území Zbýšova ze severu v největším možném odstupu vzhledem k sousedním obcím Babice u Rosic a Zakřany. Od okrajových čtvrtí Zbýšova – Sička a Padělký – je hypotetická trasa přeložky vzdálena 195 m a 240 m.

Územní ochrana koridoru územní rezervy RDS09 prostřednictvím územně plánovací dokumentace bude pokračovat do doby prověření potřebnosti přeložky a jejích plošných nároků. Přeložka bude případně redukována na obchvat města Rosice (viz výše).

V územní rezervě jsou prozatím zakázány takové změny v území, které by mohly stanovené využití podstatně ztížit nebo znemožnit. Koridor územní rezervy určený pro případné budoucí umístění přeložky silnice I/23, bude možné v územních plánech upřesnit (zúžit) na základě detailní analýzy podmínek území. Předpokládáme, že do doby 1. aktualizace ZÚR JMK pořídí město Rosice nový územní plán a že prostřednictvím aktualizace ZÚR JMK bude vyřešena územní rezerva pro přeložku silnice I/23 (na plochu nebo koridor umožňující stanovené využití nebo její vypuštění).

Není pravda, že se pořizovatel ani projektant ZÚR JMK a Územní studie silnice I/23 v úseku Rosice – Zakřany“ nezabývali kvalitou ovzduší:

Součástí Územní studií silnice I/23 v úseku Rosice – Zakřany je vyhodnocení vlivů záměru na životní prostředí. Zde se uvádí, že *zásadním negativním dopadem zachování stávajícího stavu je do budoucna neudržitelný nárůst tranzitní dopravy přes centra dotčených obcí... Z hlediska zdraví obyvatel je varianta jižní výhodnější svým komplexním řešením k. ú. Rosic se sousedními obcemi, které vyvede tranzitní dopravu ze zastavěných území obcí a města. Zvýší se životní standard obcí a odstraní se výrazné dopravní závady...*

Vyhodnocení vlivů ZÚR JMK na udržitelný rozvoj uvádí v kap. A.1.1, že *nejvýznamnějším problémem ochrany ovzduší na území Jihomoravského kraje je bezpochyby dlouhodobé překračování imisních limitů v některých částech jeho území. V případě realizace záměrů navrhovaných v ZÚR JMK lze očekávat v naprosté většině případů zlepšení současné situace, neboť záměry zejména v oblasti silniční dopravy jsou navrženy tak, aby přinesly snížení dopravní a následně i imisní zátěže obytné zástavby (obchvaty, přeložky, řešení bodových problémů). V některých lokalitách však přirozeně může vlivem realizace záměru dojít i k prohloubení problémů,*

tj. nárůstu překročení limitů či vzniku nových lokalit s jejich překročením. V těchto případech je nutno aplikovat v první řadě opatření k eliminaci či minimalizaci negativního efektu a následně ke kompenzaci případně přetrvávajících dopadů... Uplatněním ZÚR JMK budou vytvořeny předpoklady k odvedení tranzitní dopravy mimo obytnou zástavbu sídel a snížení imisí a hlukové zátěže v dotčených sídlech a ke zvýšení dopravní bezpečnosti.

Námítka konstatuje, že koridor územní rezervy prochází územím, kde jsou překračovány nejvyšší limity zatížení území (hodnota průměrné koncentrace bezo(a)pyrenu dosahuje na území Zbýšova 1,1 ng/m³). Ke stávajícímu stavu zatížení území uvádíme, že opatření k dosažení požadované kvality ovzduší, jejímu udržení a dalšímu zlepšení, ze kterých budou vycházet orgány ochrany ovzduší, veřejná správa a samospráva dle svých kompetencí v rámci řízení kvality ovzduší dle zákona č. 201/2012 Sb., o ochraně ovzduší, ve znění pozdějších předpisů a v souladu s obecnou povinností pečovat o rozvoj obce a kraje a jejich území, stanovuje **Program zlepšování kvality ovzduší aglomerace Brno** (květen 2016). Mezi opatřeními ke snížení emisí a požadovanému zlepšení kvality ovzduší stanovenými programem v kapitole E. 3. jsou opatření na snížení vlivu silniční dopravy na úroveň znečištění ovzduší, opatření na snížení vlivu stacionárních zdrojů na úroveň znečištění ovzduší i opatření územně plánovací. Mezi opatřeními na snížení vlivu silniční dopravy (realizace páteřní sítě komunikací a prioritní výstavba obchvatů města a obcí) není zahrnut žádný záměr dotýkající se města Zbýšov ani žádný záměr ke zlepšení ovzduší u silnice I/23 v Jihomoravském kraji; to nasvědčuje skutečnosti, že znečištění opravdu není způsobeno prioritně vlivem dopravy, ale i velkým podílem stacionárních zdrojů znečištění.

K vymezené územní rezervě dodáváme, že podle § 36 odst. 1 stavebního zákona se územní rezervy z hlediska vlivů na životní prostředí neposuzují, neboť účelem územní rezervy je chránit území pro záměr, který nelze bez prověření potřeby realizace a jeho plošných nároků umístit do území.

Problematika, které musí být při prověřování možností budoucího využití pro daný účel a při upřesnění vymezení koridoru věnována zvýšená pozornost, je popsána na základě principu předběžné opatrnosti ve Vyhodnocení vlivů ZÚR JMK na udržitelný rozvoj území v příloze č. 3 „Informativní údaje k územním rezervám“. Účelem informativního přehledu je upozornit na skutečnosti, kterým je nutné při budoucím prověřování věnovat pozornost, tj. neměly by být opomenuty. Pro koridor územní rezervy RDS09 je nutné dle tabulky uvedené v příloze č. 3 „Informativní údaje k územním rezervám“ věnovat pozornost mimo jiné optimalizaci trasy v rámci koridoru s cílem minimalizace dopadů na obytnou zástavbu, zajištění splnění hlukových limitů, zachování migrační propustnosti území. V rámci posuzování „minimalizace dopadů na obytnou zástavbu“ se bude při prověřování plošných nároků na přeložku a upřesňování trasy projektant soustředit i na kvalitu ovzduší.

K otázce, zda je vůbec možná a přípustná realizace záměrů, pro něž návrh ZÚR JMK vymezuje územní rezervy, konstatujeme, že při předběžném posouzení koridorů územních rezerv neshledal projektant u žádného z koridorů takový střet se zájmy ochrany životního prostředí dle jednotlivých složek, který by vyloučil již v této fázi realizovatelnost záměru, pro nějž byla územní rezerva vymezena.

Závěrem uvádíme, že obce se všeobecně zdráhají ve svém území umístit záměry nadmístního významu, zejména kapacitní silnice, přitom však uznávají jejich potřebnost a nezápovědí se je využívat. Každý záměr je třeba umístit v území a každá část území kraje je součástí území některé obce. Tak jako obec pečuje o všestranný rozvoj svého území, tak kraj pečuje o rozvoj území kraje, zejména zabezpečením obsluhy území nadřazenou infrastrukturou. Cílem ZÚR JMK je zajistit územní předpoklady pro moderní způsob života spjatý s mobilitou lidí a dopravou zboží při současném zlepšování kvality životního prostředí, včetně kvality ovzduší.

Pořadí	N 27	Datum	30.05.2016	KEVIS kód	–	Č. j.	JMK 82312/2016
Obec (identifikační údaje)		název obce:		obec Vážany nad Litavou			
		osoba oprávněná jednat jménem obce:		Ing. Václav Matyáš, starosta			
Adresa / sídlo		Vážany nad Litavou 125, 684 01 Slavkov u Brna, okr. Vyškov					
Téma		Hospodářství vodní					
Téma – jiné							
Námítka							

Obec Vážany nad Litavou nesouhlasí se zařazením dle kapitoly B textové části (Zpřesnění vymezení rozvojových oblastí a rozvojových os vymezených v politice územního rozvoje a vymezení oblasti se zvýšenými požadavky na změny v území, které svým významem přesahují území více obcí (nadmístní rozvojové oblasti a nadmístní rozvojové osy) **mimo Metropolitní rozvojovou oblast Brno OB3 a požaduje zařazení do této oblasti.**

Odůvodnění:

- Obec má velmi dobrou dostupnost vůči centru rozvojové oblasti. Obec je napojena na Brno přes silnici 417 a zároveň přes DI po silnici 50. Obec se nespolehá na napojení přes jeden směr, i v případě uzávěrek v jednom směru je zajištěna snadná dostupnost do centra v druhém směru.
- Obec má dlouhodobý výrazný přírůstek obyvatel, který je dán především migrací z centra regionu. Od roku 2005 se obec rozrostla z 643 obyvatel na 714 koncem roku 2015, což představuje 11 % nárůst za 10 let (vypočteno z údajů Českého statistického úřadu, odpovídá údajům z ÚAP JMK 2015). Pro srovnání sousední obce zařazené do oblasti OB3: Hrušky 4 %, Křenovice 8.3%, Šaratice 9,1 %. Hostěrádky-Rešov 7,5 % a Slavkov u Brna 8,5 % nárůst obyvatel za posledních 10 let. Dle těchto údajů usuzujeme, že obec Vážany nad Litavou je v suburbanizační zóně města Brna a je plnohodnotnou součástí oblasti OB3.
- Obec projednává v současnosti změnu č. 4 ÚPO s cílem nové bytové výstavby o počtu 25 bytových jednotek, která bude projektována v roce 2016a realizována v roce 2017.
- Na území obce se dále plánují 2 krajské rozvojové záměry, které poukazují na význam obce v rámci metropolitního regionu – koridor pro přeložku M/416 a koridor pro železniční dopravu.

Vymezení dotčeného území: Katastrální území obce Vážany nad Litavou

Odkaz ÚPO: http://vazanvnadlitavou.cz/dokumenty/archiv/up-2_hlavnivvkres.pdf

S pozdravem

Ing. Václav Matyáš

starosta obce

Vyhodnocení námítky

Z hlediska věcného obsahu byla v předmětném podání formulována jedna námitka. Námitka je samostatně odůvodněna. Z textu podání vyplývá, že námitka se vztahuje k území obce Vážany nad Litavou a dále k území dotčenému plochou pro OB3 Metropolitní rozvojovou oblast Brno.

Námitka, obec Vážany nad Litavou nesouhlasí se zařazením ... mimo Metropolitní rozvojovou oblast Brno OB3 a požaduje zařazení do této oblasti“, **se zamítá.**

Odůvodnění:

Zásady územního rozvoje Jihomoravského kraje (ZÚR JMK) na území Jihomoravského kraje v souladu s Politikou územního rozvoje České republiky, ve znění Aktualizace č. 1“ (Aktualizace č. 1 PÚR ČR) zpřesňují vymezení OB3 Metropolitní rozvojové oblasti Brno.

Článek (39) Aktualizace č. 1 PÚR ČR ukládá krajům úkol pod písm. d) *zohlednit podle konkrétních podmínek a možností území typologii obsaženou ve Strategii regionálního rozvoje ČR 2014-2020*. Strategie regionálního rozvoje ČR 2014-2020“ (dále SRR) je základním koncepčním dokumentem v oblasti regionálního rozvoje, který v kapitole 2.3 stanovuje novou typologii území podle socioekonomických ukazatelů a polohového potenciálu území České republiky. Podle tohoto dokumentu je území České republiky rozděleno na tři základní typy a) rozvojová území, b) stabilizovaná území a c) periferní území. Rozvojová území jsou dále členěna na metropolitní oblasti, sídelní aglomerace a regionální centra a jejich zázemí. SRR do vymezení předmětné metropolitní oblasti území obce Vážany nad Litavou nezařadila.

V návaznosti na článek (39) je Metropolitní rozvojová oblast Brno v článku (42) Aktualizace č. 1 PÚR ČR vymezena podle SRR územím obcí ze správního obvodu obcí s rozšířenou působností (SO ORP) Brno, Blansko (obce ve střední, jihovýchodní a jihozápadní části), Ivančice (obce v jihovýchodní části), Kuřim, Pohořelice (obce ve střední a severní části), Rosice (obce ve východní části), Slavkov u Brna (obce v severní části), Šlapanice, Tišnov (obce v jihovýchodní části) a Židlochovice. Vymezení je zdůvodněno ovlivněním území rozvojovou dynamikou krajského města Brna, které představuje silnou koncentraci obyvatelstva a ekonomických činností,

z velké části i s mezinárodním významem. Faktorem podporujícím rozvoj oblasti je dobrá dostupnost dálnicemi, I. tranzitním železničním koridorem a sílí mezinárodní kooperační svazky napojují oblast zejména na prostor Vídně a Bratislavy.

Pořizovatel i projektant ZÚR JMK jsou vázáni politikou územního rozvoje, která je pro pořizování a vydání ZÚR JMK závazná (viz § 31 odst. 4 stavebního zákona). To znamená, že při zpřesňování ZÚR JMK nemohou jít nad rámec stanovený politikou územního rozvoje. ZÚR JMK tedy mohou zpřesňovat rozsah Metropolitní rozvojové oblasti Brno pouze v rozsahu území Slavkov u Brna (obce v severní části).

Území obce Vážany nad Litavou leží ve středu ORP Slavkov u Brna, proto jej nelze do předmětné metropolitní oblasti zahrnout, tj. vymezení OB3 Metropolitní rozvojové oblasti Brno v ZÚR JMK zůstává. V případě obce Vážany nad Litavou beze změn.

Pořadí	N 28	Datum	14.06.2016 15.06.2016	KEVIS kód	K 033 K 041	Č. j.	JMK 92338/2016 JMK 93538/2016
Obec (identifikační údaje)		název obce:	obec Pustiměř				
		osoba oprávněná jednat jménem obce:	Mgr Miloš Nevřala, starosta				
		název kraje: (pouze u sousedící obce)					
Adresa / sídlo		Pustiměřské Prusy 79, 683 21 Pustiměř					
Téma		Doprava železniční					
Téma – jiné							

Obec Pustiměř uplatnila dvě podání, která byla níže společně vyhodnocena jako jedna námítka k Návrhu Zásad územního rozvoje Jihomoravského kraje (dále jen „Návrh ZÚR JMK“) podle § 39 odst. 2 zákona č. 183/2006 Sb., o územním plánování a stavebním řádu (stavební zákona), ve znění pozdějších předpisů.

Předmětem obou podání obce Pustiměř je námítka proti výstavbě trati č. 300 a 340 Brno – Vyškov – hranice kraje („Modernizace trati Brno – Přerov“) – DZ01, přičemž v prvním z obou podání, které bylo zaevidováno dne 14.06.2016 pod č. j. JMK 92338/2016, je odůvodnění námítky koncipováno spíše obecně, zatímco ve druhém z obou podání, které bylo zaevidováno dne 15.06.2016 pod č. j. JMK 93538/2016, je odůvodnění totožné námítky rozvinuto do větší podrobnosti.

Odbor územního plánování a stavebního řádu Krajského úřadu Jihomoravského kraje, jakožto pořizovatel Návrhu Zásad územního rozvoje Jihomoravského kraje, vypořádal obě tato podání obce Pustiměř společně jako jednu námítku, aby byly všechny argumenty namítané obcí Pustiměř vůči stejnému předmětu vypořádány komplexně na jednom místě.

Námítky

Námítka obce Pustiměř zaevidovaná dne 14.06.2016 pod č. j. JMK 92338/2016

Vymezení území dotčeného námítkou:

katastr obce Pustiměř – navrhovaný koridor pro železniční trať

Obsah námítky:

Na základě připomínek občanů obce nesouhlasíme s umístěním plánované stavby železniční trati v rámci akce „Modernizace trati Brno-Přerov“ a podáváme oprávněnou námítku

Odůvodnění námítky:

Z koordinačního výkresu zásad je zřejmé, že v katastru obce se kumulují dopravní systémy – již existující rychlostní silnice R46 a nyní jsou plánovány 2 železniční trati. Již v současnosti je snížena kvalita života v obci (hlučnost, prašnost a vliv na klima). Stavba železniční trati tuto situaci ještě zhorší, nezanedbatelná je i skutečnost změny krajiny. Dále podotýkáme, že obec je obcí zemědělskou s intenzivní zemědělskou výrobou

a v důsledku budované dopravní infrastruktury dochází k enormnímu záboru kvalitní zemědělské půdy. Při jednání o modernizaci trati byly navrženy 3 varianty, ale u Zásad je použita, bez zdůvodnění, pouze varianta nejméně výhodná pro obec Pustiměř.

Námitka obce Pustiměř zaevidovaná dne 15.06.2016 pod č. j. JMK 93538/2016

Vymezení území dotčeného námitkou:

k. ú. Pustiměř – navrhovaný koridor pro železniční trať

Obsah námítky:

Námitka proti výstavbě trati č. 300 a 340 Brno – Vyškov – hranice kraje („Modernizace trati Brno – Přerov“) – DZ01, podáváme oprávněnou námitku

Odůvodnění námítky:

1. Ve fázi předcházející ZÚR byly s obcí projednávány celkem 3 varianty vedení této trati, přičemž bez předložení odůvodnění nebyly ostatní varianty do ZÚR zařazeny (Odůvodnění je pouze okrajově zmíněno na straně 166 ZÚR). 2. Dle názoru Obce Pustiměř je zvolená varianta neefektivní a finančně nejnáročnější, neboť se jedná o variantu nejdelší. Obci nebyla předložena žádná analýza dokládající opak. 3. V této variantě dojde jednoznačně k neodůvodnitelnému, bezprecedentnímu a nejzásadnějšímu záboru zemědělské půdy. Dle názoru obce nebylo toto hledisko při zařazení této varianty dostatečně zohledněno. 4. Vytvořením zářezu pro železniční trať mohou být narušeny podzemní vody. 5. Vedení této trasy je neodůvodnitelné také z hlediska maximálních možných rychlostí, kterých bude možné na trati dosáhnout, neboť navržená varianta je cca o 1,5 km delší a také proto, že projíždějící soupravy zastavující ve Vyškově budou přibrzďovat a proto kolem Pustiměře nebudou moci dosahovat předpokládaných rychlostí. Na str. 166 zmiňovaná časová úspora je tak diskutabilní a je možná pouze ve srovnání s tratí stávající. 6. Nebyla dostatečně projednávána varianta „narovnání“ trati mezi Vyškovem a Ivanovicemi na Hané. Při zvolení této varianty by došlo pouze k zachování oblouku ve Vyškově, přičemž následně je možné trať vést přímo mimo zastavěná území. V této variantě by došlo k odlehčení zátěže obcí, které jsou v současné době na trati a současně k minimalizování zásahů na obec Pustiměř. 7. Obec Pustiměř je ze severní strany „uzavřena“ v současné době nepřístupným prostorem Vojenského újezdu Březina, z jihovýchodní části pak frekventovanou komunikací D46 a státní silnicí. V případě realizace navrhované varianty dojde k „oddělení“ obce také ze strany jihozápadní a tím vytvoření pomyslného ostrova „Pustiměř“. V rámci odůvodnění ZÚR se na str. 166 uvádí, že navrhovaná varianta byla přijata z důvodu možné realizace obchvatu Města Vyškova. Dle názoru Obce Pustiměř je nepřijatelné, aby na úkor zájmů města byla potlačena práva obce. 8. Navrhovanou variantou dojde v předmětném úseku k další fragmentaci krajiny, což bude mít mimo jiné bezesporu negativní vliv na zvěř. V případě výstavby trasy z Vyškova „přímo“ do Ivanovic na Hané by byla trasa vedena ve stejné linii jako trasa původní a proto by dopady na migraci zvěře neměly být tak zásadní jako v případě realizace navrhované varianty. 9. Navrhovaná trasa ve spojení s dálnicí D46 zatíží občany Pustiměře a to bez viditelných výhod. Z výše uvedených důvodů navrhuje obec Pustiměř, aby bylo upuštěno od vedení trasy DZ01 přes k. ú. Pustiměř a bylo přistoupeno k provedení studie vedení trasy přímo z Vyškova do Ivanovic na Hané. Dle Obce Pustiměř dostupných materiálů nebyla ve své podstatě tato varianta vůbec řešena. Byla řešena pouze varianta optimalizování trasy původní, což je také varianta nepřijatelná.

Vyhodnocení námitek

Námitka ze dne 14.06.2016, obsahující nesouhlas s umístěním plánované stavby železniční trati v rámci akce „Modernizace trati Brno – Přerov“, se zamítá

Odůvodnění:

V námitce obce se uvádí, že v katastru obce se kumulují dopravní systémy – stávající silnice R46 a dvě plánované železniční trati. Dle názoru obce stavba železniční trati bude mít vliv na kvalitu života v obci, změnu krajiny a dochází k záboru zemědělského půdního fondu.

Návrh ZÚR JMK na území obce Pustiměř vymezuje koridor pro homogenizaci dálnice s označením DS13, nazvaný D46 Vyškov – hranice kraje, homogenizace včetně úpravy mimoúrovňových křižovatek a koridor celostátní železniční trati s označením DZ01, nazvaný Trať č. 300 a 340 Brno – Vyškov – hranice kraje (Modernizace trati Brno – Přerov). Dále je vymezen koridor územní rezervy vysokorychlostní trati s označením RDZ03, nazvaný VRT Ponětovice – Vyškov – hranice kraje (– Ostrava).

Zásady územního rozvoje ve smyslu § 36 stavebního zákona mohou vymezit plochy a koridory, s cílem prověřit možnosti budoucího využití, jejichž dosavadní využití nesmí být měněno způsobem, který by znemožnil nebo podstatně ztížil prověřované budoucí využití, tzv. „územní rezervy“. Ve smyslu uvedené definice pojmu „území rezerva“ jsou v bodu (310) textové části návrhu ZÚR JMK uvedeny požadavky na uspořádání a využití území – vytvořit územní podmínky pro prověření potřeb a plošných nároků VRT včetně všech souvisejících staveb. Z výše uvedeného vyplývá, že v návrhu ZÚR JMK není vymezován koridor pro realizaci záměru VRT (na základě kterého by mohlo dojít k realizaci stavby), ale je vymezována územní rezerva jako ochrana území před tím, aby zde byly realizovány záměry znemožňující či ztěžující případné budoucí využití pro vysokorychlostní trať.

Jak je uvedeno, dle bodu (310) návrhu ZÚR JMK byly vytvořeny podmínky pro územní rezervu koridoru vysokorychlostní dopravy s cílem prověřit možnosti budoucího využití. Úkolem pro územní plánování na další období je pak podrobnější stanovení podmínek pro využití koridoru územní rezervy v územních plánech dotčených obcí. Tyto podmínky pro využití koridoru územní rezervy musí být dohodnuty s Ministerstvem dopravy, které stanoví přípustnost jednotlivých činností v koridoru, aby se předešlo „zablokování“ veškerých činností v koridoru. Dle § 36 odst. 1 stavebního zákona se vlivy územní rezervy na životní prostředí neposuzují (není znám rozsah záměru a jeho parametry), nelze tedy hovořit o tom, že se v území budou kumulovat i vlivy územní rezervy pro VRT.

Pokud se týká vlivů jednotlivých záměrů, resp. kumulace vlivů dopravních systémů na životní prostředí, jsou tyto posuzovány v rámci *Vyhodnocení vlivů ZÚR JMK na udržitelný rozvoj území*. V části A. *Vyhodnocení vlivů ZÚR JMK na životní prostředí* jsou posouzeny vlivy jednotlivých záměrů na životní prostředí i vlivy kumulativní a synergické. Z Přílohy 2: *Hodnocení záměrů* vyplývá, že na území obce Pustiměř kumulací záměru DZ01 (Modernizace trati Brno – Přerov) se záměrem DS13 (homogenizace dálnice) a stávajícími podmínkami v území je vyhodnocen potenciálně mírně negativní vliv z hlediska kumulace s hlukovou zátěží ze stávající silniční dopravy, z hlediska prohloubení procesu fragmentace krajiny v okolí Vyškova a z hlediska úbytku ZPF v důsledku postupující urbanizace obcí a rozvoje veřejné infrastruktury. V tabulce vyhodnocení vlivů záměru DZ01 jsou na základě výsledků těchto hodnocení uvedena *Navrhovaná opatření k vyloučení, snížení, zmírnění nebo kompenzaci negativních vlivů* se závěrem, že **využití koridoru DZ01 je možné za předpokladu uplatnění navržených opatření SEA, které jsou promítnuty do bodu (129) návrhu ZÚR JMK**.

Dále se v námitce uvádí, že při jednání o modernizaci byly navrženy 3 varianty, ale zásady bez odůvodnění vymezují pro obec Pustiměř nejméně výhodnou variantu. Pořizovatel ZÚR JMK uvádí, že problematika vymezení koridoru pro záměr Modernizace trati Brno – Přerov a vysokorychlostní trati (VRT) v ZÚR JMK byla řešena na jednání dne 10.07.2014 na MěÚ Vyškov i za účasti zástupce obce Pustiměř. Ze strany Ministerstva dopravy (MD) bylo na jednání uvedeno, že dle Studie proveditelnosti Modernizace trati Brno – Přerov (pořizovaná Správou železniční dopravní cesty, s. o.) je v úseku Brno – Přerov navrhována modernizace na rychlost 200 km/hod. Zástupci MD představili dvě varianty v řešeném prostoru ozn. K3 a M2. Varianta K3 je varianta, se kterou se dosud počítalo v územních plánech, problémem této varianty je rychlostní propad v protisměrných obloucích za Vyškovem. U varianty M2 je navrhováno nové vedení tratě mezi Vyškovem a Pustiměří s napojením na stávající trať u Ivanovic na Hané. Dochází k narovnání několika oblouků jedním. Dle záznamu z jednání zástupce obce Pustiměř uvedl, že obec *nemá připomínky k variantě M2. Protihlukově bude pravděpodobně vyřešeno tunelovým řešením. Pouze může nastat problém s „obdělávatelem půdy“*.

V dopise ze dne 15.07.2014 Ministerstvo dopravy jako dotčený orgán uplatnilo požadavek, aby v ZÚR JMK byl vymezen **koridor o šířce 100 m na obě strany od plánované osy předloženého úseku železniční trati č. 300 dle varianty M2**. Projektant na základě požadavku příslušného dotčeného orgánu do návrhu ZÚR JMK pro společné jednání (říjen 2014) zapracoval řešení dle varianty M2 ze Studie proveditelnosti Modernizace trati Brno – Přerov. Varianta M2 byla v návrhu ZÚR JMK prověřena se závěrem, že využití koridoru DZ01 je možné za předpokladu uplatnění navržených opatření SEA, promítnutých do návrhu řešení. V rámci společného jednání o návrhu ZÚR JMK nebyly k navrženému vedení trati Brno – Přerov uplatněny připomínky ani záporná stanoviska dotčených orgánů.

V roce 2015 byla Studie proveditelnosti Modernizace trati Brno – Přerov pro objednatele – Správu železniční dopravní cesty, s. o. – dopracována. Přípisem ze dne 16.10.2015 byl Ministerstvu dopravy předložen Schvalovací protokol Studie proveditelnosti Modernizace trati Brno – Přerov spolu s posuzovacím protokolem. Předložený materiál hodnotí splnění cílů projektu a vyhodnocuje posuzované varianty řešení (jedna varianta bez projektu a 7 projektových variant). Materiál vyhodnocuje pro jednotlivé varianty naplnění cílů projektu, investiční náklady a provádí ekonomické hodnocení. Z materiálu vyplývá, že nejlépe cíle plní projektové varianty M2 a K3, z nich varianta M2 vykazuje lepší výsledky ekonomické efektivity a kratší cestovní doby oproti

variantě K3. Materiál dále konstatuje, že dne 01.09.2015 se konalo zasedání Centrální komise MD; komise po projednání rozhodla, že Studii proveditelnosti Modernizace trati Brno – Přerov schvaluje bez podmínek; v dalších stupních přípravy a realizace staveb Centrální komise MD **požaduje sledovat variantu M2**.

Tímto aktem MD jako příslušný dotčený orgán potvrdilo svůj požadavek na variantu řešení (variantu M2) uplatněný již v roce 2014. V odůvodnění ZÚR JMK je pak specifikováno, proč z vyhodnocení studie proveditelnosti byla vybrána jako optimální varianta M2 (výběrem této varianty je dosaženo stability grafikonu vlakové dopravy, výrazných úspor v jízdních dobách, provozních nákladech a nákladech na údržbu, což se projevilo v celkovém ekonomickém hodnocení nových tras v DETR analýze ve studii proveditelnosti).

Odůvodnění pro zapracování jedné z variant je možno podpořit rozsudkem Nejvyššího správního soudu 1 Ao 7/2011 – 526 ze dne 21.06.2012, kde se v článku (132) uvádí, že „*obsahem vyhodnocení vlivů zásad územního rozvoje na životní prostředí je zhodnocení variant tehdy, jestliže podle zadání zásad je pořizovatel povinen varianty zpracovat. Z těchto ustanovení (rozuměno stavebního zákona) rozhodně neplyne originární povinnost varianty zpracovat vždy... Podle zákona je pouze nutno vzít možné varianty v potaz a odůvodnit výběr zvolené varianty*“. V zadání ZÚR JMK je uveden požadavek, aby u záměru modernizace trati Brno – Přerov v blízkosti obce Křižanovice u Vyškova byly prověřeny všechny navržené varianty vedení trati v souladu se zpracovanými dokumentacemi. Ještě před zpracováním návrhu ZÚR JMK pro společné jednání byly v rámci studie proveditelnosti možné varianty v blízkosti Vyškova prověřeny, projektant dle výsledků posouzení a následně požadavku dotčeného orgánu optimální variantu zapracoval do návrhu ZÚR JMK, včetně odůvodnění jejího výběru.

Námítka ze dne 15.06.2016, obsahující nesouhlas s výstavbou trati č. 300 a 340 Brno – Vyškov – hranice kraje („Modernizace trati Brno – Přerov“) – DZ01, **se zamítá**

Odůvodnění:

Bod 1. V námitce se uvádí, že při jednání o modernizaci byly navrženy 3 varianty, ale bez odůvodnění nebyly ostatní varianty do ZÚR JMK zařazeny. Pořizovatel ZÚR JMK uvádí, že problematika vymezení koridoru pro záměr Modernizace trati Brno – Přerov a vysokorychlostní trati (VRT) v ZÚR JMK byla řešena na jednání dne 10.07.2014 na MěÚ Vyškov i za účasti zástupce obce Pustiměř. Ze strany Ministerstva dopravy (MD) bylo na jednání uvedeno, že dle Studie proveditelnosti Modernizace trati Brno – Přerov (pořizovaná Správou železniční dopravní cesty, s. o.) je v úseku Brno – Přerov navrhována modernizace na rychlost 200 km/hod. Zástupci MD představili dvě varianty v řešeném prostoru ozn. K3 a M2. Varianta K3 je varianta, se kterou se dosud počítalo v územních plánech, problémem této varianty je rychlostní propad v protisměrných obloucích za Vyškovem. U varianty M2 je navrhováno nové vedení tratě mezi Vyškovem a Pustiměř s napojením na stávající trať u Ivanovic na Hané. Dochází k narovnání několika oblouků jedním. Dle záznamu z jednání zástupce obce Pustiměř uvedl, že obec nemá připomínky k variantě M2. Protihlukově bude pravděpodobně vyřešeno tunelovým řešením. Pouze může nastat problém s „obdělávatelem půdy“.

V dopise ze dne 15.07.2014 Ministerstvo dopravy (MD) jako dotčený orgán uplatnilo požadavek, aby v ZÚR JMK byl vymezen **koridor o šířce 100 m na obě strany od plánované osy předloženého úseku železniční trati č. 300 dle varianty M2**. Projektant na základě požadavku příslušného dotčeného orgánu do návrhu ZÚR JMK pro společné jednání (říjen 2014) zapracoval řešení dle varianty M2 ze Studie proveditelnosti Modernizace trati Brno – Přerov. Varianta M2 byla v návrhu ZÚR JMK prověřena se závěrem, že využití koridoru DZ01 je možné za předpokladu uplatnění navržených opatření SEA, promítnutých do návrhu řešení. V rámci společného jednání o návrhu ZÚR JMK nebyly k navrženému vedení trati Brno – Přerov uplatněny připomínky ani záporná stanoviska dotčených orgánů.

Bod 2. Dle názoru obce je zvolená varianta neefektivní a finančně nejnáročnější a nejdelší. Obci nebyla předložena analýza dokládající opak. Na základě požadavku MD jako dotčeného orgánu bylo do návrhu ZÚR JMK pro společné jednání (říjen 2014) zapracováno řešení dle varianty M2 ze Studie proveditelnosti Modernizace trati Brno – Přerov. Schvalovací protokol Studie proveditelnosti Modernizace trati Brno – Přerov předložený Ministerstvu dopravy spolu s posuzovacím protokolem hodnotí splnění cílů projektu a vyhodnocuje posuzované varianty řešení (jedna varianta bez projektu a 7 projektových variant). Materiál vyhodnocuje pro jednotlivé varianty naplnění cílů projektu, investiční náklady a provádí ekonomické hodnocení. Z materiálu vyplývá, že nejlépe cíle plní projektové varianty M2 a K3, z nich varianta M2 vykazuje lepší výsledky ekonomické efektivity a kratší cestovní doby oproti variantě K3. V odůvodnění ZÚR JMK je pak specifikováno, proč z vyhodnocení studie proveditelnosti byla vybrána jako optimální varianta M2 (výběrem této varianty je dosaženo stability grafikonu vlakové dopravy, výrazných úspor v jízdních dobách, provozních nákladech

a nákladech na údržbu, což se projevilo v celkovém ekonomickém hodnocení nových tras v DETR analýze ve studii proveditelnosti). Námitka obce obsahuje pouze názor obce, Schvalovací protokol Studie proveditelnosti Modernizace trati Brno – Přerov hodnotí variantu jako nejvýhodnější.

Bod 3. K názoru obce, že v této variantě dojde jednoznačně k neodůvodnitelnému, bezprecedentnímu a nejzásadnějšímu záboru zemědělské půdy uvádíme, že zábor ZPF je pouze jedním z kritérií, která byla v rámci Studie proveditelnosti Modernizace trati Brno – Přerov hodnocena. V rámci *Vyhodnocení vlivů ZÚR JMK na udržitelný rozvoj území* je vyhodnocen potenciálně mírně negativní vliv z hlediska záboru ZPF, v bodě (129) návrhu ZÚR JMK je proto stanoven úkol pro územní plánování – v územních plánech zpřesnit a vymezit koridor s ohledem na přepravní funkci, požadované technické parametry, **minimalizaci rozsahu záboru ZPF**. Dotčený orgán hájící zájmy ZPF – Ministerstvo životního prostředí – ve svém stanovisku v rámci společného jednání o návrhu ZÚR JMK neměl k odhadu záboru ZPF pro daný záměr připomínky.

Bod 4. Dle obce vytvořením zářezu pro železniční trať mohou být narušeny podzemní vody. V rámci *Vyhodnocení vlivů ZÚR JMK na udržitelný rozvoj území* není pro záměr DZ01 vyhodnocen negativní dopad na podzemní vody. Posuzování „vytvoření zářezu“ pro průchod železnice není podrobnost, řešitelná v ZÚR v měřítku 1 : 100000; problém se týká technického řešení stavby a dá se řešit v rámci následných řízení.

Bod 5. Dle obce vedení této trasy je neodůvodnitelné z hlediska maximálních možných rychlostí. Námitka obce vychází z předpokladu, že vlaky zastavující ve Vyškově budou přibíždět a kolem Pustiměře nedosáhnou maximální rychlosti. Ze Studie proveditelnosti Modernizace trati Brno – Přerov, z části řešení varianty M2 vyplývá, že trasa odpovídá průchodu Vyškovem pro rychlost 200 km/h (pro nezastavující vlaky), tudíž deklarovaná výrazná úspora v jízdních dobách je studií podložena.

Bod 6. Nebyla dostatečně projednávána varianta „narovnání“ trati mezi Vyškovem a Ivanovicemi na Hané. Při zvolení této varianty by došlo pouze k zachování oblouku ve Vyškově, přičemž následně je možné trať vést přímo mimo zastavěná území.

Dle grafické části Studie proveditelnosti Modernizace trati Brno – Přerov žádná taková varianta nebyla rozpracována. Dle ust. § 159 odst. 1 stavebního zákona projektant odpovídá za správnost, celistvost a úplnost jím zpracované dokumentace, zejména za respektování požadavků z hlediska ochrany veřejných zájmů a jejich koordinaci. Projektant odpovídající za řešení žádnou variantu odpovídající popsaným parametrům v rámci studie proveditelnosti nenavrl. Všechny varianty prověřované v závěrečných fázích projednání studie, které vychází ze zachování oblouku ve Vyškově, jsou dále vedeny minimálně 3 protisměrnými oblouky, nikoliv přímo do Ivanovic. Námitkou popsaná varianta nebyla navržena.

Bod 7. Obec Pustiměř je ze severní strany „uzavřena“ v současné době nepřístupným prostorem Vojenského újezdu Březina, z jihovýchodní části pak frekventovanou komunikací D46 a státní silnicí. V případě realizace navrhované varianty dojde k „oddělení“ obce také ze strany jihozápadní a tím vytvoření pomyslného ostrova „Pustiměř“. V rámci odůvodnění ZÚR se na str. 166 uvádí, že navrhovaná varianta byla přijata z důvodu možné realizace obchvatu Města Vyškova.

Je nepochybné, že dopravní stavby (obzvláště ty vyšší kategorie), s sebou přinášejí vedle pozitiv (lepší dopravní parametry a dostupnost) také negativní vlivy na životní prostředí a na zdraví občanů, ať již jsou vedeny v jakékoliv trase. Vzhledem k hustotě osídlení v naší zemi, geomorfologickým podmínkám a dalším limitujícím faktorům je prakticky nemožné (při zajištění smysluplné dopravní účinnosti) vést silnice mimo kontakt se stávajícím osídlením (resp. zcela bez vlivů na sídla a jejich obyvatele). Kritéria pro plánování dopravních tras jsou přitom multidisciplinárního charakteru, neboť musí být zváženy a zohledněny nejrůznější aspekty, nejen vlivy na životní prostředí a zdraví občanů.

Koridor železniční trati DZ01 se dotýká jihozápadního cípu katastrálního území Pustiměř. Prochází prostorem mezi průmyslovou zónou navazující na Vyškov a letištěm na straně západní a zastavěným územím obce na straně východní, přičemž je vymezen cca 400 m od nejbližší zástavby. Východně od dálnice D46 se koridor železnice přimyká ke stávající krajské silnici z Pustiměře do Ivanovic na Hané. Umístění koridoru nelze hodnotit ve smyslu, že se vytváří „ostrov Pustiměř“, protože na západní straně k. ú. koridor železnice odděluje pouze průmyslovou zónu, na jihovýchodní straně je koridor veden podél stávající silnice; v této části území je vůči zastavěnému území obce situován za dálnicí, takže nemá ani negativní pohledový efekt. V rámci *Vyhodnocení vlivů ZÚR JMK na udržitelný rozvoj území* je z hlediska fragmentace krajiny a z hlediska dopadu na krajinu vyhodnocen pouze zanedbatelný či potenciálně mírně negativní vliv.

V rámci odůvodnění ZÚR JMK se na str. 167 se sice uvádí, že *podmínkou pro realizaci nové tratě v prostoru*

Vyškova je snesení stávajícího tělesa trati od nádraží ve Vyškově směrem na Ivanovice na Hané za účelem využití uvolněných pozemků pro umístění navrhovaného obchvatu města“, nicméně hlavní důvody, proč byla vybrána varianta M2, je skutečnost uvedená na str. 166 – výběrem této varianty je

dosaženo stability grafikonu vlakové dopravy, výrazných úspor v jízdních dobách,

provozních nákladech a nákladech na údržbu, což se projevuje v celkovém ekonomickém hodnocení

nových tras v DETR analýze ve studii proveditelnosti. Obcí uváděné odůvodnění tedy není jediným odůvodněním, ale pouze jedním z méně podstatných důvodů.

Bod 8. Dle obce navrhovanou variantou dojde v předmětném úseku k další fragmentaci krajiny, což bude mít mimo jiné bezesporu negativní vliv na zvěř. V případě výstavby trasy z Vyškova „přímo“ do Ivanovic na Hané by byla trasa vedena ve stejné linii jako trasa původní a proto by dopady na migraci zvěře neměly zásadní vliv. Na tuto námitku je odpovězeno už v námitce předchozí – v rámci *Vyhodnocení vlivů ZÚR JMK na udržitelný rozvoj území* je z hlediska fragmentace krajiny a z hlediska dopadu na krajinu vyhodnocen pouze zanedbatelný či potenciálně mírně negativní vliv, požadavkem uvedeným v návrhu ZÚR JMK na využití území pro územní plán a další řízení je podmínka na zachování průchodnosti území.

K obcí navrhované variantě se odkazujeme na text uvedený v bodě 6. odůvodnění.

Bod 9. Dle obce navrhovaná trasa ve spojení s dálnicí D46 zatíží občany Pustiměře a to bez viditelných výhod. Z výše uvedených důvodů navrhuje obec Pustiměř, aby bylo upuštěno od vedení trasy DZ01 přes k. ú. Pustiměř a bylo přistoupeno k provedení studie vedení trasy přímo z Vyškova do Ivanovic na Hané. Dle Obci Pustiměř dostupných materiálů nebyla ve své podstatě tato varianta vůbec řešena. Byla řešena pouze varianta optimalizování trasy původní, což je také varianta nepřijatelná.

K obcí požadované variantě se odkazujeme na text uvedený v bodě 6. odůvodnění.

Pokud se týká zátěže občanů obce Pustiměř vybranou variantou, je v předchozím vyhodnocení námitky ze dne 14.06.2016 a předchozích bodech vyhodnocení námitky ze dne 15.06.2016 konstatováno, že je vyhodnocen pouze potenciálně mírně negativní vliv z hlediska hlukové zátěže v kumulaci ze stávající silniční dopravou, z hlediska záboru ZPF a z hlediska dopadu na krajinu. V tabulce vyhodnocení vlivů záměru DZ01 jsou na základě výsledků těchto hodnocení uvedena *Navrhovaná opatření k vyloučení, snížení, zmírnění nebo kompenzaci negativních vlivů* se závěrem, že **využití koridoru DZ01 je možné za předpokladu uplatnění navržených opatření SEA, které jsou promítnuty do bodu (129) návrhu ZÚR JMK.**

Pořadí	N 29	Datum	13.06.2016	KEVIS kód		Č. j.	JMK 91832/2016
Obec (identifikační údaje)		název obce:		obec Křenovice			
		osoba oprávněná jednat jménem obce:		Ing. Jan Mozdřeň, starosta			
Adresa / sídlo		Školní 535, 683 52 Křenovice					
Téma		Doprava železniční					
Téma – jiné							
Námitka							
Území dotčené námitkou:							
Území dotčené záměrem RDZ08-A – Trať č. 300 a 340 Zbýšov Slavkov u Brna („Křenovická spojka“), Varianta Jižní Území dotčené záměrem RDZ08-B – Trať č. 300 a 340 Zbýšov – Slavkov u Brna („Křenovická spojka“), Varianta Severní							
Odůvodnění námitky:							
Zastupitelstvo obce Křenovice na svém ustavujícím zasedání dne 4. 11. 2014 schválilo toto usnesení č. 19:							
„Zastupitelstvo obce Křenovice nesouhlasí s realizací záměru na propojení tratí 300 a 340 (tzv. Křenovická spojka) jižně od zastavěné části obce Křenovice, tj. nepodporuje žádnou z doposud navrhovaných jižních							

variant.

S ohledem na odůvodněnou potřebnost záměru propojení tratí na straně jedné a na potřebu obce týkající se zajištění dopravní obslužnosti minimálně ve stávající kvalitě na straně druhé, Zastupitelstvo obce Křenovice podporuje návrh propojení uvedených tratí severně od obce v místě, kde se obě tratě sbíhají, za podmínky zachování plné funkčnosti železniční stanice Křenovice-horní nádraží.“

Výše uvedené usnesení se mj. opírá o tyto argumenty, které vycházejí především ze znalosti území, četnosti užívání veřejné dopravy, a dále z Územní studie prověření variant Křenovické spojky z 1/2013 (dále jen studie):

1. Pěší dostupnost žel. zastávek (počet obyvatel Křenovice + Hrušky)

Ze studie jednoznačně vyplývá, že severní varianta obslouží o 50 % obyvatel více než varianta jižní. Je třeba také upozornit na skutečnost, že při vynášení izochron do mapy Křenovic byla stávající zastávka Křenovice horní nádraží umístěna západně od trati, přestože se nachází na její východní straně (viz 2. Etapa, D – Urbanistická a územní část, strana 26, obr. 1. Dostupnost zastávek Křenovické spojky), která je blíže obytné zástavbě. Přesným umístěním zastávky Křenovice horní nádraží by obě izochrony dostupnosti (10 i 15 minut chůze) obsáhly výrazně větší počet obyvatel, neboť procházejí relativně hustou zástavbou

2. Náročnost autobusové dopravy

Z hlediska náročnosti autobusové dopravy je severní varianta jednoznačně výhodnější, protože vyžaduje autobusovou dopravu pouze jedním směrem (Hrušky a Vážany) od vlakové zastávky Křenovice-horní nádraží.

Jižní varianta vyžaduje autobusovou dopravu dvěma směry (Hrušky a Vážany, Křenovice) od vlakové zastávky (viz 2, Etapa, D – Urbanistická a územní část, strana 29).

Jižní varianta, většímu počtu obyvatel výrazně snižuje komfort dopravy do Brna a zatěžuje životní prostředí výfukovými plyny a místní komunikace autobusovou dopravou.

V případě jižní varianty přijdou obyvatelé Křenovic o stávající komfort cestování vlakem do Brna, přičemž obyvatelé Hrušek a Vážan – vzhledem k umístění vlakového nádraží mimo obce – nic nezískají.

3. Investiční náklady

V tomto parametru považujeme za zásadní nedostatek absenci nákladů na revitalizaci zastávky Křenovice horní nádraží a jejího okolí v investičních nákladech jižní varianty.

4. Dotčení hlukem a bezpečnost (např. při vykolejení vlaku)

Tento parametr je uváděn jako největší slabina severní varianty. Je však třeba připomenout, že se nejedná o novou zátěž, neboť těmto vlivům jsou obyvatelé Křenovic vystaveni již nyní provozem na přerovské a vlárské trati, které vedou prakticky v trase severní varianty. Stávající přerovská trať je v obci téměř celá umístěna v zářezu, který tvoří přirozenou hlukovou bariéru a vznikající hluk v obci je minimální.

Navíc lze očekávat, že s vývojem nových technologií (nové konstrukce vlakových souprav, protihlukové clony nebo bezpečnostní systémy) se bude hluková zátěž a bezpečnostní rizika snižovat. Obecně lze konstatovat, že železnice daleko od obytné zástavby sice nebude nikoho ohrožovat ani obtěžovat hlukem, ale také nikoho nikam nepřepraví.

V případě jižní varianty budou hlukem obtěžováni obyvatelé nejen Křenovic a Hrušek, ale i Zbýšova. Jižní varianta trati představuje nový velký zdroj hluku, protože bude umístěna na rovině, bez přirozených hlukových bariér.

5. Střety s protipovodňovou ochranou

V tomto parametru je opět mnohem výhodnější varianta severní.

6. Záběr ZPF

Jižní varianta je několikanásobně náročnější na záběr zemědělské půdy, a to zejména té nejkvalitnější v I. třídě ochrany.

7. Míra zásahu do krajiny

Přestože je tento parametr jen obtížně měřitelný, je zřejmé, že severní varianta je ke krajině výrazně šetrnější (vede převážně v zářezu ve svahu, nový násep je velmi krátký). V případě severní varianty budou z větší části

využity stávající tratě, nový úsek bude dlouhý cca 800 m, Nový úsek tratě dle severní varianty bude umístěn přibližně v prostoru, kde dochází ke křížení obou tratí, území nyní není využíváno zemědělsky ani jinak.

Jižní varianta naopak vytvoří v krajině výraznou pohledovou i pocitovou bariéru a to v úseku odbočka Zbýšov – zastávka Křenovice-Hrušky a v úseku zastávka Křenovice-Hrušky – odbočka Slavkov. Nový úsek tratě bude dlouhý cca 2,6 km a bude umístěn v prostoru, který je intenzivně zemědělsky využíván, přičemž se jedná o zemědělskou půdu nejvyšší kvality.

Zvýše uvedených důvodů požadujeme vypuštění záměru „RDZ08-A – Trať č. 300 a 340 Zbýšov – Slavkov u Brna („Křenovická spojka“), Varianta Jižní“ z navrhovaných zásad územního rozvoje a ponechání pouze záměru „RDZ08-B – Trať č. 300 a 340 Zbýšov – Slavkov u Brna („Křenovická spojka“), Varianta Severní“,

Toto řešení jednoznačně vyplývá z parametrů popsaných ve studii, kde ale byly v závěrečném vyhodnocení (viz 2. Etapa, Návrhová část – Souhrnná zpráva, strana 41) potlačeny výhody severní varianty (zejména pěší dostupnost, náročnost autobusové dopravy, zábor ZPF a míra zásahu do krajiny) a zveličeny její nevýhody, tj. parametry hluku a bezpečnosti. Zde opět připomínáme, že se v případě severní varianty jedná o stávající zátěž jak hlukovou tak bezpečnostní.

Vyhodnocení připomínky z 2/2016

Obec Křenovice odeslala Jihomoravskému kraji námitku proti návrhu Zásad územního rozvoje a Vyhodnocení vlivu na životní prostředí již 7. 5. 2015 a v 2/2016 v této souvislosti obdržela Vyhodnocení připomínky, kde je uvedeno, že dle závěrů Studie proveditelnosti trati Veselí nad Moravou – Blažovice – Brno, jehož součástí je i Křenovická spojka, bude vybrána optimální varianta pro realizaci. Teprve po výběru optimální varianty bude do ZÚR JMK zapracován návrhový koridor vybraného řešení.

V této souvislosti podotýkáme, že dne 18. 2. 2015 jsme se zúčastnili jednání ke Studii proveditelnosti trati Veselí nad Moravou – Blažovice – Brno na Krajském úřadě Jihomoravského kraje a v návaznosti na toto jednání jsme dne 27. 2. 2015 odeslali na Krajský úřad Jihomoravského kraje stanovisko obce Křenovice k záměru Křenovická spojka, kde jsme mj. uvedli, že „Obec Křenovice nikdy nepožadovala, aby vlaky na trati Brno – Chrlice – Slavkov u Brna zastavovaly na křenovickém horním a současně dolním nádraží. **Žádáme, aby všechny parametry** ve zpracovávané Studii proveditelnosti trati Veselí nad Moravou – Blažovice – Brno **byly posuzovány s předpokladem, že vlak** na trati Brno – Chrlice – Slavkov u Brna zastavuje v Křenovicích **pouze na horním nádraží** a žádáme, aby tato informace byla předána projektantovi.“

Aby se předešlo případným dalším nedorozuměním, **žádáme, abychom byli seznámeni se stávajícím stavem rozpracované Studie proveditelnosti trati Veselí nad Moravou – Blažovice – Brno** obdobně, jako s námi byly průběžně konzultovány jednotlivé etapy zpracování. Územní studie prověření variant Křenovické spojky z 1/2013, jejímž zadavatelem byl Jihomoravský kraj.

Vyhodnocení námítky

Námítka, požadující vypuštění územní rezervy záměru „RDZ08-A Trať č. 300 a 340 Zbýšov – Slavkov u Brna („Křenovická spojka“), Varianta Jižní“ ze ZÚR JMK a ponechání pouze záměru RDZ08-B Trať č. 300 a 340 Zbýšov – Slavkov u Brna („Křenovická spojka“), Varianta Severní“, **se zamítá**.

Odůvodnění:

Křenovická spojka je dlouhodobý záměr Jihomoravského kraje, ve výhledu spojený se záměrem „severojižního kolejového diametru“. Záměr vychází z Generelu dopravy Jihomoravského kraje (2006) jako územně plánovacího podkladu řešícího komplexní návrh rozvoje dopravy a dopravní infrastruktury v kraji s návrhem priorit. Podrobněji byl záměr prověřen Technickou studií Křenovické spojky tratí 300 a 340 (IKP, 2005), včetně vyhodnocení vlivů na životní prostředí (Löw & spol., 2005). V technické studii byla sledována trasa vedoucí mezi obcemi Křenovice a Hrušky (odpovídající přibližně současné jižní varietě). Pro nesouhlas obcí s touto trasou byly krajským úřadem na základě požadavku obcí prověřeny další varianty vedení. Vzhledem ke složitosti řešení, zejména z hlediska technického a urbanistického, byla zadána „Územní studie prověření variant Křenovické spojky (IKP 2013)“. Územní studie prověřila vedení několika variant, a to jak v poloze jižně, tak i severně od obce Křenovice. Prověřované varianty byly porovnány z mnoha hledisek (např. délka trasy, jízdní doby, náklady na provoz, pěší dostupnost žel. zastávek, náročnost autobusové dopravy, dotčení území hlukem, střety s ochranou krajiny a přírody, střety s protipovodňovou ochranou, zábor ZPF). V závěru studie byly projektantem doporučeny k dalšímu upřesnění jako nejpříjemnější 2 varianty – severní varianta S2 a jižní varianta J2. Pro tyto varianty byly ve studii vymezeny koridory pro převzetí řešení do ZÚR JMK. Tyto koridory byly beze změny

převzaty do návrhu ZÚR JMK a umožňují realizaci jižní nebo severní varianty.

V námitce, která má po věcné stránce stejný obsah jako připomínka obce Křenovice uplatněná v rámci společného jednání, jsou zdůrazněny hlediska, dle kterých je severní varianta vhodnější než varianta jižní, případně je upozorněno na skutečnosti, které vhodnost severní varianty ještě umocňují. Pořizovatel ZÚR JMK konstatuje, že všechna uváděná hlediska byla hodnocena již v rámci územní studie v roce 2013. Pořizovateli ZÚR JMK nepřísluší hlediska posouzená projektantem v územní studii dále hodnotit, posouzení slouží pouze jako podklad pro další rozhodování o realizaci stavby.

„Územní studie prověření variant Křenovické spojky (IKP 2013)“ je rovněž podkladem pro ekonomické vyhodnocení v rámci studie proveditelnosti nebo investičního záměru. V současné době firma SUDOP BRNO, spol. s r. o., zpracovává dokumentaci „Studie proveditelnosti tratí Veselí nad Moravou – Blažovice (– Brno)“, součástí řešené trati je i Křenovická spojka; studie prozatím není dokončená. Dle závěrů studie proveditelnosti bude vybrána optimální varianta pro realizaci. Teprve po výběru varianty bude do ZÚR JMK zpracován návrhový koridor vybraného řešení.

Vzhledem ke skutečnosti, že dokumentace „Studie proveditelnosti tratí Veselí nad Moravou – Blažovice (– Brno)“ prozatím nebyla dokončena a nebyla tudíž vybrána optimální varianta vedení trati, budou pro schválení v návrhu ZÚR JMK ponechány jako územní rezervy obě varianty Křenovické spojky.

Obec Křenovice v další části podání nazvané „Vyhodnocení připomínky z 2/2016“ konstatuje, že ve stanovisku k záměru Křenovické spojky v rámci dílčího projednání „Studie proveditelnosti tratí Veselí nad Moravou – Blažovice (– Brno)“ uvedli, že „obec Křenovice nikdy nepožadovala, aby vlaky na trati Brno – Chrlice – Slavkov u Brna zastavovaly na křenovickém horním a současně dolním nádraží. Žádáme, aby všechny parametry ve zpracovávané Studii proveditelnosti tratí Veselí nad Moravou – Blažovice (– Brno) byly posuzovány s předpokladem, že vlak na trati Brno – Chrlice – Slavkov u Brna zastavuje v Křenovicích pouze na horním nádraží...“ Obec Křenovice dále žádá, aby byli seznámeni se stávajícím stavem rozpracované „Studie proveditelnosti tratí Veselí nad Moravou – Blažovice (– Brno)“ obdobně, jak byly s obcí konzultovány jednotlivé etapy „Územní studie prověření variant Křenovické spojky“ z roku 2013, jejímž zadavatelem byl Jihomoravský kraj.

Výše uvedený odstavec obsažený v podání obce Křenovice se nedotýká obsahové stránky řešení návrhu ZÚR JMK ani způsobu projednání návrhu ZÚR JMK; jedná se o požadavek na obsah a způsob projednání dokumentu „Studie proveditelnosti tratí Veselí nad Moravou – Blažovice (– Brno)“. Tato část podání obce Křenovice není pořizovatelem hodnocena jako námitka směřující proti návrhu ZÚR JMK, je hodnocena jako obecné podání uplatněné obcí ve smyslu správního řádu. Uplatněná žádost směřuje ke zpracování studie, jejímž zadavatelem není Jihomoravský kraj; proto na konkrétní požadavky vztahující se ke studii nemůže reagovat.

Zadavatelem studie proveditelnosti je jiný orgán veřejné správy – Správa železniční dopravní cesty, státní organizace, generální ředitelství, odbor investiční. S využitím ust. § 12 správního řádu (*dojde-li podání správnímu orgánu, který není věcně nebo místně příslušný, bezodkladně je usnesením postoupí příslušnému správnímu orgánu*) bude proto podání obce Křenovice v části nazvané „Vyhodnocení připomínky z 2/2016“ postoupeno usnesením objednateli studie proveditelnosti, tj. organizaci Správa železniční dopravní cesty, státní organizace, generální ředitelství, odbor investiční, Dílčeděná 1003/7, 110 00 Praha 1.

Pořadí	N 30	Datum	15.06.2016	KEVIS kód		Č. j.	JMK 93597/2016
Obec (identifikační údaje)		název obce:		obec Mikulčice			
		osoba oprávněná jednat jménem obce:		Ing. Jan Vlašic, starosta			
Adresa / sídlo		696 19 Mikulčice 245					
Téma		Doprava vodní					
Téma – jiné							
Námitka							

Vymezení území dotčeného námitkou:

Katastr obce Mikulčice dotčený záměrem zbudování vodního koridoru Dunaj – Hodonín.

Obsah námítky:

Podáváme tímto námitku na přípravu budování vodního koridoru Dunaj – Hodonín, ať již se bude jednat o variantu s plavebním kanálem mimo stávající tok řeky Moravy, nebo o variantu s kanálem ve stávajícím korytě.

Odůvodnění námítky:

Zbudováním vodního koridoru by dle našeho názoru došlo k likvidačnímu zasažení posledních míst unikátního ekologického společenství lužního lesa, významné ptáčí rezervace Skařiny. Ohroženy by byly životně důležité zdroje pitné vody v naší oblasti, pro faunu a flóru by to znamenalo nenavratitelné změny krajiny a biotopu. Realizace plavebního kanálu by dle našeho názoru definitivně ukončila možnost zapsání areálu Slovanského hradiště do světového kulturního dědictví UNESCO a také zcela oddělila návštěvnický areál od obce i okolí.

Vyhodnocení námítky

Námítka, směřující proti vedení průplavního spojení D-O-L v obou variantách, **se zamítá**

Odůvodnění:

Politikou územního rozvoje ČR, ve znění Aktualizace č. 1 (článek 180) je uložen úkol pro Ministerstvo dopravy ve spolupráci s Ministerstvem životního prostředí a Ministerstvem zemědělství prověřit účelnost a reálnost průplavního spojení D-O-L s cílem posoudit v úplných evropských souvislostech problematiku jeho možné realizace, přepravní účinnosti a investiční náročnosti jednotlivých větví. Článek 198 ukládá pro dotčené kraje úkol vymezit územní rezervu pro průplavní spojení D-O-L a do doby rozhodnutí vlády o dalším postupu zajistit územní ochranu. Územní ochrana koridoru D-O-L je uložena rovněž Usnesením vlády ČR č. 49/2011 Sb. k prověření potřebnosti průplavního spojení D-O-L v článku II. bodě 2. s tím, že územní ochrana formou územní rezervy v ÚPD bude pokračovat do doby rozhodnutí vlády o dalším postupu. Z výše uvedeného pro JMK vyplývá povinnost vymezit v ZÚR JMK územní rezervu pro průplavní spojení D-O-L do doby rozhodnutí ústředních orgánů o dalším postupu.

Územní rezerva průplavního spojení D – O – L je na území JMK vymezena ve dvou variantách v souladu s dokumentací „Generel vodních cest ČR, Průplav Dunaj – Odra – Labe, 2002“, a to ve var. A s napojením na Dunaj v prostoru Bratislavy (ČR / SR – koridor RDV02-A) a var. B s napojením na Dunaj severně od Vídně (ČR / Rakousko – koridor RDV02-B). S ohledem na skutečnost, že jiný podklad nebyl zpracován, nelze trasování koridoru měnit.

V návrhu ZÚR JMK není vymezen koridor pro realizaci záměru průplavu (na základě kterého by mohlo dojít k realizaci stavby), ale je vymezena pouze územní rezerva jako ochrana území před tím, aby zde byly realizovány záměry znemožňující či ztěžující případné budoucí využití pro průplav. Potřeba záměru průplavu a jeho plošné nároky budou ve smyslu § 36 odst. 1 stavebního zákona dále prověřovány. Pro potřeby dalšího prověřování jsou v návrhu ZÚR JMK uvedena hodnotící kritéria pro rozhodování o změnách využití území. V bodě (328) návrhu ZÚR JMK jsou jako kritéria hodnotící vhodnost umístění záměru v území uvedeny *územní podmínky a průchodnost územím, vlivy na životní prostředí, obyvatelstvo a lidské zdraví a vlivy na památkovou ochranu území*. Při dalším posuzování variant průplavu se bude na základě splnění těchto kritérií hodnotit přijatelnost záměru.

V námítce popsané problémy s případným průchodem území (zásahy do společenství lužního lesa a do ptáčí rezervace Skařiny, ohrožení zdrojů pitné vody, ovlivnění areálu Slovanského hradiště) lze uplatnit u následných řízení, která budou záměr průplavu dále podrobněji prověřovat. Pro ZÚR JMK se jedná o územní detail, který dokumentace v měřítku 1 : 100 000 nevyřeší.

Upřesnění územní rezervy na území obce tak, aby její dopad (zejména na zastavěné území a na případný rozvoj obce) byl minimalizován, řeší ve smyslu § 5 odst. 3 stavebního zákona základní koncepční dokument obce k usměrňování jejího územního rozvoje, kterým je územní plán. Stavební zákon v § 43 odst. 3 ukládá, že *územní plán v souvislostech a podrobnostech území obce zpřesňuje a rozvíjí cíle a úkoly územního plánování v souladu se zásadami územního rozvoje kraje a s politikou územního rozvoje*. Pokud jde o další rozvoj území zahrnutého do územní rezervy, je na navazujícím stupni územně plánovací dokumentace (územním plánem), aby zpřesnil (zmenšil) územní rezervu v podrobnějším měřítku než jsou ZÚR JMK způsobem, jímž dojde k vyvážení mezi

konkrétními potřebami rozvoje a „vyblokováním“ části území pro případnou realizaci průplavu, jak vyplývá z rozsudku Nejvyššího správního soudu 1 Ao 7/2011 – 526 ze dne 21.06.2012, článku (158). Obec může ve svém územním plánu územní rezervu zpřesnit.

Jihomoravský kraj bere na vědomí, že obec Mikulčice nesouhlasí s budováním průplavního spojení D-O-L z důvodu popsanych v námitce. Upozorňuje však, že oba koridory územních rezerv RDV02-A a RDV02-B jsou v území dlouhodobě sledovány, a do doby rozhodnutí správních úřadů, případně vlády o dalším postupu nelze koridory územních rezerv z řešení vypustit.

Pořadí	N 31	Datum	15.06.2016	KEVIS kód	K 050	Č. j.	JMK 94262/2016												
Obec (identifikační údaje)	název obce:		obec Tvrdonice																
	osoba oprávněná jednat jménem obce:		Zdeněk Tesařík, starosta																
	název kraje: (pouze u sousedící obce)																		
Adresa / sídlo	Nám. Míru 96/31, 691 53 Tvrdonice																		
Téma	Doprava vodní																		
Téma – jiné																			
Námitka <u>Vymezení území dotčeného námitkou:</u> Východní část katastrálního území Tvrdonice <u>Obsah námitky:</u> záměr plavebního kanálu Dunaj-Odra-Labe <u>Odůvodnění námitky:</u> Obec Tvrdonice podává námitku k Zásadám územního rozvoje Jihomoravského kraje ohledně záměru vybudování plavebního kanálu Dunaj – Odra – Labe v k. ú. Tvrdonice. Žádáme, aby byl záměr plavebního kanálu veden dle varianty RDV02-A a nikoliv dle varianty RDV02-B nebo aby byla zvolena jiná trasa varianty RDV02-B. Koridor varianty RDV02-B je veden ve východní části k. ú. Tvrdonice, kde se nachází stávající budova základní školy Tvrdonice, kterou navštěvují děti z okolních obcí. Vybudováním koridoru v této části k. ú. Tvrdonice, mezi dvěma obcemi Tvrdonice a Kostice, by byla ohrožena bezpečnost dětí i ostatních obyvatel. Taktéž by tato varianta ohrozila chod podzemního zásobníku plynu Tvrdonice společnosti RWE Gas Storage, s.r.o., která je významnou společností v naší lokalitě a výrazně by narušila ráz krajiny.																			
Vyhodnocení námitky Námitka, požadující vypuštění nebo jiné vedení varianty RDV02-B průplavního spojení D-O-L v ZÚR JMK, se zamítá. <u>Odůvodnění:</u> Politikou územního rozvoje ČR, ve znění Aktualizace č. 1 (článek 180) je uložen úkol pro Ministerstvo dopravy ve spolupráci s Ministerstvem životního prostředí a Ministerstvem zemědělství prověřit účelnost a reálnost průplavního spojení D-O-L s cílem posoudit v úplných evropských souvislostech problematiku jeho možné realizace, přepravní účinnosti a investiční náročnosti jednotlivých větví. Článek 198 ukládá pro dotčené kraje úkol vymezit územní rezervu pro průplavní spojení D-O-L a do doby rozhodnutí vlády o dalším postupu zajistit územní ochranu. Územní ochrana koridoru D-O-L je uložena rovněž Usnesením vlády ČR č. 49/2011 Sb. k prověření potřebnosti průplavního spojení D-O-L v článku II. bodě 2. s tím, že územní ochrana formou územní rezervy v ÚPD bude pokračovat do doby rozhodnutí vlády o dalším postupu. Z výše uvedeného pro JMK vyplývá povinnost vymezit v ZÚR JMK územní rezervu pro průplavní spojení D-O-L do doby rozhodnutí ústředních orgánů o dalším postupu.																			

Územní rezerva průplavního spojení D-O-L je na území JMK vymezena ve dvou variantách v souladu s dokumentací „Generel vodních cest ČR, Průplav Dunaj – Odra – Labe“, 2002, a to ve var. A s napojením na Dunaj v prostoru Bratislavy (ČR / SR – koridor RDV02-A) a var. B s napojením na Dunaj severně od Vídně (ČR / Rakousko – koridor RDV02-B). S ohledem na skutečnost, že jiný podklad nebyl zpracován, nelze trasování koridoru měnit.

V návrhu ZÚR JMK není vymezen koridor pro realizaci záměru průplavu (na základě kterého by mohlo dojít k realizaci stavby), ale je vymezena pouze územní rezerva jako ochrana území před tím, aby zde byly realizovány záměry znemožňující či ztěžující případné budoucí využití pro průplav. Potřeba záměru průplavu a jeho plošné nároky budou ve smyslu § 36 odst. 1 stavebního zákona dále prověřovány. Pro potřeby dalšího prověřování jsou v návrhu ZÚR JMK uvedena hodnotící kritéria pro rozhodování o změnách využití území. V bodě (328) návrhu ZÚR JMK jsou jako kritéria hodnotící vhodnost umístění záměru v území uvedeny *územní podmínky a průchodnost územím, vlivy na životní prostředí, obyvatelstvo a lidské zdraví*. Při dalším posuzování variant průplavu se bude na základě splnění těchto kritérií hodnotit přijatelnost záměru.

V námitce popsané problémy s případným průchodem území (území kolem základní školy a podzemního zásobníku plynu Tvrdonice) lze uplatnit u následných řízení, která budou záměr průplavu dále podrobněji prověřovat. Pro ZÚR JMK se jedná o územní detail, který dokumentace v měřítku 1 : 100 000 nevyřeší.

Upřesnění územní rezervy na území obce tak, aby její dopad (zejména na zastavěné území a na případný rozvoj obce) byl minimalizován, řeší ve smyslu § 5 odst. 3 stavebního zákona základní koncepční dokument obce k usměrňování jejího územního rozvoje, kterým je územní plán. Stavební zákon v § 43 odst. 3 ukládá, že *územní plán v souvislostech a podrobnostech území obce zpřesňuje a rozvíjí cíle a úkoly územního plánování v souladu se zásadami územního rozvoje kraje a s politikou územního rozvoje*. Pokud jde o další rozvoj území zahrnutého do územní rezervy, je na navazujícím stupni územně plánovací dokumentace (územním plánem), aby zpřesnil (zmenšil) územní rezervu v podrobnějším měřítku než jsou ZÚR JMK způsobem, jímž dojde k vyvážení mezi konkrétními potřebami rozvoje a „vyblokovaním“ části území pro případnou realizaci průplavu, jak vyplývá z rozsudku Nejvyššího správního soudu 1 Ao 7/2011 – 526 ze dne 21.06.2012, článku (158). Obec může ve svém územním plánu územní rezervu zpřesnit.

Jihomoravský kraj bere na vědomí, že obec Tvrdonice preferuje případné budoucí průplavní spojení D-O-L vedené koridorem RDV02-A z důvodu popsaných v námitce. Upozorňuje však, že oba koridory územních rezerv RDV02-A a RDV02-B jsou v území dlouhodobě sledovány, a do doby rozhodnutí správních úřadů, případně vlády o dalším postupu nelze koridory územních rezerv z řešení vypustit.

Pořadí	N 32	Datum	10.05.2016 31.05.2016	KEVIS kód	–	Č. j.	JMK 70918/2016 JMK 83873/2016
Obec (identifikační údaje)		název města:		město Oslavany			
		osoba oprávněná jednat jménem města:		Vít Aldorf, starosta			
Adresa / sídlo		náměstí 13. prosince 2, 664 12 Oslavany					
Téma		Hospodářství vodní					
Téma – jiné							
Město Oslavany uplatnilo dvě podání, která byla níže vyhodnocena jako jedna námitka k Návrhu Zásad územního rozvoje Jihomoravského kraje (dále jen „Návrh ZÚR JMK“) podle § 39 odst. 2 zákona č. 183/2006 Sb., o územním plánování a stavebním řádu (stavební zákona), ve znění pozdějších předpisů. V úvodu prvního podání, evidovaného pod č. j. JMK 70918/2006, bylo uvedeno: „<i>Rada města Oslavany projednala a schválila na svém zasedání dne 09.05.2016 znění připomínky města Oslavany a její uplatnění k Návrhu Zásad územního rozvoje Jihomoravského kraje (ZÚR JMK) a k Vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území (VVURU).</i>“ V úvodu druhého podání, evidovaného pod č. j. JMK 83873/2006, bylo uvedeno: „<i>NÁMITKA Rada města Oslavany projednala a schválila na svém zasedání dne 30.05.2016 znění námítky města Oslavany a její uplatnění k Návrhu Zásad územního rozvoje Jihomoravského kraje (ZÚR JMK) a k Vyhodnocení vlivů na</i>							

udržitelný rozvoj území (VVURU).“

Celý text prvního podání města Oslavany je obsažen v textu druhého podání města Oslavany, přičemž text druhého podání je oproti textu prvního podání rozšířen o několik dodatečných argumentů v odůvodnění námítky.

Odbor územního plánování a stavebního řádu Krajského úřadu Jihomoravského kraje, jakožto pořizovatel Návrhu ZÚR JMK, vypořádal obě tato podání města Oslavany jako jednu námítku, přičemž pro účely vypořádání byl vybrán níže uvedený text druhého podání, evidovaného pod č. j. JMK 83873/2006, v jehož odůvodnění jsou formou podtrženého textu znázorněny dodatečné argumenty, které chyběly v prvním podání, evidovaném pod č. j. JMK 70918/2006.

Námítka

Rada města Oslavany projednala a schválila na svém zasedání dne 30.05.2016 znění námítky města Oslavany a její uplatnění k **Návrhu Zásad územního rozvoje Jihomoravského kraje (ZÚR JMK) a k Vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území (VVURU).**

Město Oslavany tímto podává námítku k Návrhu Zásad územního rozvoje Jihomoravského kraje (ZÚR JMK), k Vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území (VVURU), dle § 39 odst. 2 zákona č.183/2006 Sb., o územním plánování a stavebním řádu, v platném znění (stavební zákon):

V rámci projednávání návrhu ZÚR JMK a následného vyhodnocení námitek a připomínek požadujeme zrušení a naprosté vyřazení (vypuštění) lokality územní rezervy Čučice LAPVR01 z návrhu ZÚR JMK.

Nesouhlasíme s držením lokality Čučice v ZÚR JMK ve smyslu územní rezervy vyplývající z Generelu LAPV, a tím zároveň nesouhlasíme se záměrem výstavby Vodního díla Čučice na řece Oslavě v Přírodním parku Oslava a Přírodní rezervaci Údolí Oslavy a Chvojnice.

Nesouhlasíme ani s jakýmkoli jiným podobným záměrem na výstavbu přehrady, nádrže či jiného podobného vodního díla na řece Oslavě, ať již v Přírodním parku Oslava, Přírodní rezervaci Údolí Oslavy a Chvojnice, nebo kdekoli jinde na jejím horním nebo dolním toku, pokud by byl zvažován.

Důvody našeho výše uvedeného požadavku a nesouhlasu, tj. **námítky** jako takové, spočívají zejména a mimo jiné v těchto oblastech:

Město Oslavany již několikrát vyjádřilo k lokalitě územní rezervy LAPVR01 Čučice nesouhlasné stanovisko. Jednak v rámci projednávání návrhu PHP ČR v roce 2006, kdy byla tato lokalita označena poř. č. 188, ČHP 4-1602-093, dále v rámci Generelu LAPV a také již jednou v rámci projednávání ZÚR JMK.

Chápeme, že celá republika je v podstatě jen odtokovou oblastí z rozhraní jednoho z hlavních evropských rozvodí a je závislá na vodě z atmosférických srážek, kterou je nutno zadržet, a která rovněž dotuje spodní vody a současná perioda ve změně klimatu je pro srážky velmi nepříznivá. Obecně namítáme, že existují vhodnější lokality pro stavbu přehrad, jak z pohledu morfologického, hydrologického, tak především geologického. Existují tedy nejen vhodnější lokality, ale především však jiné způsoby zadržování vody v krajině. Věříme, že vůči odpovědnosti k našim potomkům budou bezpochyby tyto další způsoby, jak se vyrovnat s eventuálním nedostatkem vodních zdrojů, zvažovány. Vybudování vodní nádrže je snad posledním možným krokem po vyčerpání všech dalších technických možností.

Aktuální znění politiky územního rozvoje ČR ukládá kraji na základě Generelu LAPV vymezit lokality chráněné pro akumulaci povrchových vod jako územní rezervy do Zásad územního rozvoje. Lokalita Čučice jako rezerva byla z pozice nadřazeného dokumentu mechanicky převzata, bez dalšího odůvodnění a posouzení, v plném rozsahu, jako plocha pro prověření možného budoucího umístění vodní nádrže. Upozorňujeme však, že v rámci aktualizace Generelu LAPV bylo vzneseno několik zásadních námitek a nesouhlasných stanovisek obcí kraje Vysočina ve vazbě na lokalitu LAPVR 01 vůči MZe, které ústy RNDr. Punčocháře uvedlo, že daná nesouhlasná stanoviska s lokalitou Čučice budou směřovat k vyjmutí lokality z Generelu a zařazení do Přílohy jako profil s tím, že nyní je postačující hájení prostřednictvím ochrany přírody (lokalita leží na území přírodní rezervace). Hájení území tímto způsobem považujeme za naprosto dostatečné, protože nedojde ke znehodnocení této plochy ať již výstavbou nebo dalšími vlivy, tak aby došlo v daných podmínkách k nenahraditelné možnosti zachycení vod v krajině.

Obecně lze vnímat fakt, že morfologie a hydrologické podmínky se jeví jako vhodné, nicméně právě morfologie daného území přímo vybízí k jiným technickým řešením zachycování vody v prostředí z pohledu nenarušení krajiny, zachování biodiverzity a přírodě blízkým řešením zabezpečujících dostatečnou retenci vody v krajině

a její následné využití jako strategické suroviny. V rámci návrhu ZÚR není významně zhodnocen tento fakt, směřující například k realizaci využití technologií infiltrace povrchových vod do nových vodárenských zdrojů, hrazení malých přítoků apod. Z daného důvodu požadujeme v rámci ZÚR také samostatné zpracování posouzení opravy a využití stávajících pevných jezů a jejich vzdutí na toku řeky Oslavy, jak v rámci území LAPVR 01 (určené ke zrušení), tak na toku pod ním. Realizace těchto opatření je pro krajinu i životní a sociální prostředí ekonomicky, technicky a také ekologicky nesrovnatelně výhodnější.

O této přehradě se uvažovalo již v průběhu 60. let, proto byla lokalita poměrně podrobně geologicky zkoumána. Byly provedeny i zkušební vrt. Většinou tvoří tamní horniny rula. Její místní formu tvoří převážně pararuly. Ty jsou náchylné k vrstevnaté odlučnosti, což by pro uvedené dílo ale nebylo až tak vážným problémem. V rámci průzkumu byl ale objeven hlubinný zlom, zasahující do značné části údolí. Ten by při větším zatížení zadrženou vodní masou velmi pravděpodobně propouštěl zadrženou vodu, případně by následkem mohla být i nestabilita hrázního tělesa. Utěsnění takového zlomu je i dnes velmi problematické, a ekonomicky je to naprostá katastrofa. Z uvedených důvodů bylo od dalších plánů na stavbu v minulém století upuštěno. Na základě těchto skutečností není jasno, proč zpracovatel ZÚR nezhodnotil tyto skutečnosti a pouze mechanicky převzal podklady z Generelu LAPV. Ačkoliv jsou možnosti stavebních materiálů nesrovnatelné s obdobím 60. let, ekonomicky je záměr stále naprosto nepřijatelný. O škodách ekologických a estetických a bezpečnostním riziku ani nemluvě. Z geologického hlediska je lokalita LAPVR 01 pro případnou realizaci VD krajně nevhodná.

Požadujeme, aby zpracovatel ZÚR na základě provedených geologických průzkumů zrušil a upustil od dalšího uvažování s územní rezervou – lokalitou LAPVR 01 Čučice, také z důvodů neproveditelnosti záměru z pohledu geologické stavby území.

U lokality rezervy LAPVR 01 nelze uvažovat jako o lokalitě dostatečně vodohospodářsky efektivní, bez vážných a zjevných střetů se zastavěnými územími především na dolním toku pod uvažovaným VD či, a to především, s významnými zájmy ochrany přírody a krajiny. U této lokality je zjevný a výrazný právě střet s veřejným zájmem ochrany přírody a krajiny. Nelze pominout významné prvky, kterými jsou Přírodní park Oslava, uvnitř něj Přírodní rezervace Údolí Oslavy a Chvojnice a neopominutelný fakt, projednávání návrhu vyhlášení Národní přírodní rezervace Soutok Oslavy a Chvojnice. Již tento fakt dává jasný signál nesmírného národního přírodního a krajinného a ochrannářského významu této lokality a je ve střetu se v ZÚR deklarovanou a textově velmi obecně odůvodněnou plochou LAPVR 01 Čučice. Při zohlednění národních zájmů ochrany přírody a krajiny i ve vazbě na Generel LAPV je držení rezervy Čučice potom také v rozporu s uvedeným Generelem, neboť se jedná o území, kde je územní ochrana zabezpečena prostřednictvím zákona 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny a tudíž i v rozporu s návrhem ZÚR JMK, resp. opačně.

Chápeme, že Generel není samotným plánem výstavby vodních nádrží, ale podkladem, podle kterého se prostřednictvím územního plánování, v tomto případě ZÚR, zajistí využívání stanovených území tak, že nedojde k znemožnění nebo podstatnému ztížení možné realizace konkrétní vodní nádrže v budoucnu za předpokladu, že budou vyčerpány možnosti ostatních adaptačních opatření k zajištění vodohospodářských služeb, a kdy dopady klimatických změn nebudou řešitelné jinými prostředky pro jejich neproveditelnost nebo pro jejich neúměrné náklady. Na základě této skutečnosti požadujeme, aby se zpracovatel ZÚR jasně vypořádal s návrhem možných jiných řešení adaptačních opatření v dané lokalitě, které povedou k zajištění vodohospodářských služeb. Požadujeme zpracování studie těchto konkrétních opatření a jejich zhodnocení z pohledu technických, ekonomických, ekologických a jejího zapracování do ZÚR JMK namísto uvedené lokality LAPVR01 Čučice. Lze uznat, že velké nádrže nadlepšují minimální průtok a snižují průtokové extrémy (ty jsou ale pro přírodu někdy nutné), vytváří zásobu pro potřeby lidí. Nicméně nezadržují vodu v krajině, ale pouze v nádrži. Lokálně mírně ochladí odparem mikroklima v horku, ale dosah jsou jen stovky metrů do okolí – kvalitně spravovaná krajina funguje lépe. V době sucha silně odpařují vodu, a to v době, kdy již vegetace neodpařuje, neboť nemá kde brát. V případě objemu uvažované nádrže a její ploše ve vztahu k územní rezervě LAPVR01 lze předpokládat výpar z volné hladiny až 40 l/s, což je v suchém období zhruba průtok celé říčky Chvojnice. Řešení aktuálních i budoucích predikovaných problémů s možným nedostatkem vody není v tom, že by nám chyběly přehrady. Problematika zásadně spočívá v systémovém zadržování vody v krajině a je v přímé souvislosti také s nevhodnou strukturou krajiny. Obrovským problémem je utužená půda, která pozbývá retenčních schopností.

Záměr vodního díla v takovém umístění a rozsahu, pro který jsou v ZÚR JMK vymezením územní rezervy LAPVR01 Čučice zcela bezesporu vytvořeny předpoklady, by prakticky zlikvidoval regionální biokoridor RK1479 a výrazně negativně by narušil ekosystémy a trvale existující organismy v regionálním biocentru RBC1806. Ač se jedná o územní rezervu, která má pouze prověřit možné budoucí využití a umístění ploch ve smyslu § 28a

zákona č. 254/2001 Sb. (o vodách a o změně některých zákonů ve znění pozdějších předpisů), tak se v kontextu aktuálně zadané technicko-ekonomické studie „Oslava, vodní dílo Čučice“ zcela evidentně jedná o plochu pro umístění rozsáhlého technického díla – údolní vodní nádrže.

V rámci jedné dokumentace ZÚR JMK ovšem nelze z logiky věci vymezovat a přijímat protichůdné koncepce a záměry. Územní rezerva LAPVR01 Čučice vytváří podmínky pro záměr, který by měl na funkci biocentra stejně negativní vliv jako např. rozsáhlý průmyslový areál nebo nadmístní dopravní stavba. Účel, rozsah a umístění plochy územní rezervy LAPVR01 jsou v přímém rozporu s požadavky na uspořádání a využití území, které jsou v ZÚR JMK stanoveny v bodě (264), kde jsou uvedeny pro plánování a usměrňování územního rozvoje v plochách a koridorech nadregionálního a regionálního ÚSES zejména tyto požadavky na uspořádání a využití území: „Plochy a koridory pro nadregionální a regionální ÚSES chránit před změnou ve využití území, která by znemožnila založení vymezené skladebné části ÚSES v budoucnosti. Zejména chránit území koridorů před zástavbou či změnami ve využití území, které by v budoucnosti znemožnily souvislé propojení biokoridoru, ačkoliv v současnosti územní předpoklady pro souvislé propojení existují.“ Z uvedeného plyne, že rozsáhlé vodní dílo představuje takovou změnu ve využití území, která nenávratně znemožní souvislé propojení regionálního ÚSES a povede k praktické likvidaci regionálního biokoridoru RK1479. Přitom je nutné si uvědomit fakt, že se v případě RK1479 a RBC1806 nejedná pouze o migraci a trvalou existenci druhů vázaných na vodní ekosystémy (migraci některých lze částečně kompenzovat technickými opatřeními na vodních dílech), ale především o komplexní pestrou mozaiku stanovišť v unikátním hluboce zaříznutém říčním údolí od skal a skalních stepí, pastvin, lesostepí a řídkých lesů po bučiny. Unikátnost území byla opakovaně doložena jak entomologickými, tak botanickými průzkumy. Bylo zde nalezeno téměř 800 druhů cévnatých rostlin, z nich je více než pětina zařazena v červeném seznamu vzácných a ohrožených druhů. K negativnímu ovlivnění těchto stanovišť a ÚSES by navíc nedošlo pouze přímo zatopením, ale také sekundárně např. negativním ovlivněním mikroklimatu.

Dále namítáme, že předmětná územní rezerva LAPVR01 Čučice vytváří podmínky pro záměr, který je v přímém rozporu se stanovenými cílovými charakteristikami krajiny a stanovenými územními podmínkami pro jejich zachování nebo dosažení uvedenými v ZÚR JMK v kapitole F. Územní rezerva LAPVR01 je vymezena částečně v krajinném typu 30 (Tišovsko-ivančický) a částečně v krajinném typu 32 (Domašovský).

Pro krajinný typ Tišovsko-ivančický jsou v cílových charakteristikách uvedeny jako významné vodní toky s hodnotnými doprovodnými porosty. V bodě (410) je stanoven požadavek na uspořádání a využití území „podporovat zachování a obnovu přirozeného vodního režimu vodního toku“. Jako úkol pro územní plánování je stanoveno „vytvářet územní podmínky pro revitalizační opatření na vodních tocích a jejich nivách“ a dále „na území přírodních parků vytvářet územní podmínky pro důslednou ochranu krajinného rázu“. Připomínáme, že plocha územní rezervy LAPVR01 Čučice je vymezena na území Přírodního parku Oslava.

Pro krajinný typ Domašovský jsou v cílových charakteristikách uvedeny jako významné krajiny hluboce zaříznutých lesních a místy skalnatých údolí. V bodě (414) je stanoven požadavek na uspořádání a využití území „podporovat opatření pro zachování krajiny s pestrou strukturou využití území“. Jako úkol pro územní plánování je stanoveno „vytvářet územní podmínky pro zajištění prostupnosti krajiny, na území přírodních parků vytvářet územní podmínky pro důslednou ochranu krajinného rázu“.

Z uvedeného plyne, že záměr rozsáhlého vodního technického díla, pro který jsou vymezením územní rezervy LAPVR01 Čučice vytvořeny předpoklady, je zcela evidentně v rozporu se stanovenými územními podmínkami pro zachování cílových charakteristik krajiny a je protichůdný s úkoly pro územní plánování stanovenými v kapitole F. Rozsáhlé vodní dílo – v rozsahu a umístění územní rezervy LAPVR01 – by mělo nevratný a výrazně negativní vliv na přirozený vodní režim, krajinný ráz (včetně narušení území přírodního parku), biodiverzitu a krajinnou strukturu území.

S držením lokality rezervy LAPVR 01 tedy nesouhlasíme, vymezení této lokality zakládá zjevný rozpor se zájmy ochrany přírody a krajiny v místě vymezené rezervy v kontextu se skutečností, které představuje řízení o vyhlášení NPR, tato lokalita je pak v rozporu s metodikou Generelu LAPV při zařazení lokalit a tím nemůže být uvažována ani v návrhu ZÚR.

Případné trvání na vymezení této rezervy zakládá podmínky pro významné negativní ovlivnění nejen přírody samé, ale také pro zásadní rozvoj hospodářského a ekonomického potenciálu, a budoucnosti města Oslavy, jako města nacházejícího se pod případným vodním dílem. Stejná míra ovlivnění se předpokládá i pro další oblast regionu Ivančicka. Žádným způsobem není zohledněn fakt geomorfologie území, které se nachází pod územní rezervou Čučice z pohledu zásadního narušení a velmi nepříznivého ovlivnění v kontextu s těmito významnými sídelními útvary a jejich rozvojem. Tento fakt je v příkrém rozporu myšlenek Zásad územního rozvoje JMK a samotné připuštění myšlenky této rezervy se již nyní negativně projevuje na vnímání

území města Oslavany jako území potencionálně neatraktivního.

Záměr a existence rezervy dále povede k nevratnému negativnímu zásahu do turistického a rekreačního využití údolí Oslavy a Chvojnice a k nezhojitelné ráně na odkazu i současnosti trampingu spojeným s tímto, v České republice unikátním, územím. Stejný negativní dopad se pak projeví na negativním hospodářském rozvoji cestovního ruchu a rozvoji služeb celého regionu.

To vše nemůže přiměřeně a v kontextu s jinými možnými, bohužel, ani neuvažovanými, technickými řešeními ospravedlnit deklarovaný cíl záměru, tj. vodárenský účel rezervy pro VN Mostiště, akumulací účel (doplňkový zdroj pro JE Dukovany, nadlepšování průtoků na dolním toku Oslavy), lokální protipovodňová ochrana a případná možnost energetického využití.

Účel rezervy vodárenských zdrojů je možno řešit jinými, účelnějšími, efektivními a především ekonomicky vhodnějšími variantami. Tento fakt je zcela pomíjen a je nutno jej v kontextu s rezervou LAPVR 01, ale i dalšími, dopracovat a rozvinout, což navrhujeme a požadujeme jako další krok, který by vedl k možnému úspěšnému projednání a budoucímu schválení ZÚR JMK. Doplňkový zdroj pro JE Dukovany je diskutabilní, neboť potřeba technologické vody pro JE Dukovany z rezervy Čučice není dosud doložena žádným technickým podkladem, ani žádnou relevantní studií. Zásadní skutečností je potom z tohoto pohledu, 13.5.2016, vydané prohlášení ČEZu, JE Dukovany, které jasně říká, že výstavba nové přehrady na řece Oslavě není pro provoz elektrárny potřeba.

Velmi diskutabilní až zavádějící je lokální protipovodňová ochrana. Co by bylo chráněno, jakým způsobem a proč? Historická křivka průtoků a událostí za poslední století jednoznačně zpochybňuje tento důvod a lze jej považovat pouze za zástupný.

Protipovodňová ochrana je nepochybně součástí ochrany životů, zdraví a majetkových hodnot, což je základní povinnost státu zaštiťovaná předpisem nejvyšší právní síly – ústavním zákonem o bezpečnosti České republiky, ale z pohledu protipovodňového působení případného VD lze tento fakt řešit zcela jinými způsoby, což je záležitostí správce toku. Sám tento správce toku, tedy Povodí Moravy, uvádí, že v předmětném území zasahuje jen minimálně.

Co se týká možného energetického využití, to je samozřejmě věcí, která může mít reálný základ, ovšem z pohledu významnosti a možnosti jiných zdrojů jde pouze o případný důsledek.

Množství obyvatel nejen našeho regionu má v živé paměti zaplavení území údolí řeky Jihlavy a asi těžko si lze představit, že by něco podobného potkalo vedlejší údolí řeky Oslavy a Chvojnice. Jsme si vědomi toho, že budoucí hospodaření s vodou vzhledem k budoucím klimatickým změnám je a bude velkým problémem. Přesto však se domníváme, že zájem ochrany přírody by v tomto případě měl zjevně být nadřazen ostatním zájmům.

K této aktuální situaci zaujímá negativní postoj také zájmové sdružení SOS Oslava a účastníci Petice proti přehradě na řece Oslavě – Zachraňme údolí Oslavy, která právě probíhá nejen v rámci JMK, ale v celé České republice a je masivně podporována mnoha tisíci občanů a její významná podpora zaznívá i ze zahraničí.

Na závěr zdůrazňujeme, že údolí Oslavy a Chvojnice ve stávající podobě – ojedinělé, přírodě blízké říční krajiny, místy se prolínající s usměrněnou chatovou rekreací, s řadou nesmírně cenných přírodních lokalit a biodiverzity rostlinných a živočišných druhů – chápeme jako základ identity nejen našeho města, nejen našeho regionu a Jihomoravského kraje, ale také základ identity naší vlasti. Ze všech těchto uvedených důvodů, a mnoha důvodů dalších, je třeba tuto poslední ojedinělou říční krajinu hluboko zařiznutého údolí řeky Oslavy a Chvojnice zachovat občanům této země a budoucím generacím v nedotčené podobě!

Tato námítka (stanovisko) byla projednána a schválena radou města Oslavany č. 11/2016.

Vyhodnocení námítky

Z hlediska věcného obsahu byla v předmětném podání formulována jedna námítka. Námítka je samostatně odůvodněna. Z textu podání vyplývá, že námítka se vztahuje k území města Oslavany a dále k území dotčenému plochou územní rezervy LAPVR 01 lokalita Čučice.

Námítka, uvádějící, že město Oslavany požaduje „zrušení a naprosté vyřazení (vypuštění) lokality územní rezervy Čučice LAPVR01 z návrhu ZÚR JMK“, nesouhlasí „s držením lokality Čučice v ZÚR JMK ve smyslu územní rezervy vyplývající z Generelu LAPV“, tím zároveň nesouhlasí „se záměrem výstavby Vodního díla Čučice na řece Oslavě v Přírodním parku Oslava a Přírodní rezervaci Údolí Oslavy a Chvojnice“ a nesouhlasí ani „s jakýmkoli jiným podobným záměrem na řece Oslavě nebo kdekoli jinde na horním nebo dolním toku“, **se zamítá.**

Odůvodnění:

K požadavku Města Oslavany na zrušení a naprosté vyřazení (vypuštění) územní rezervy LAPVR01 lokalita Čučice z návrhu ZÚR JMK, nesouhlasu s držením lokality Čučice v ZÚR JMK ve smyslu územní rezervy vyplývající z Generelu LAPV a nesouhlasům se záměrem výstavby přehrady, nádrže či jiného podobného vodního díla na řece Oslavě uvádíme následující:

Plochy územních rezerv jsou v ZÚR JMK navrženy z důvodů územní ochrany těchto ploch pro případné řešení dopadů klimatické změny, především pro snížení nepříznivých účinků povodní a sucha, v dlouhodobém horizontu (v příštích padesáti až sto letech). Vodní zdroje České republiky jsou naprosto závislé na srážkách a rozkolísanosti srážko-odtokového systému. V důsledku klimatických změn se množství ročních srážek příliš nemění, ale lze očekávat změnu jejich časového rozložení, prodlužují se bezesrážková období a zvyšuje se výskyt extrémních jevů (povodně a sucha). Zajištění zdrojů vody pro obyvatelstvo je veřejným zájmem, který hájí MZe a MŽP prostřednictvím uplatňování Generelu území chráněných pro akumulaci povrchových vod a základních zásad využití těchto území (dále také „Generel LAPV“). Generel LAPV byl pořízen dle § 28a zákona č. 254/2001 Sb., o vodách a o změně některých zákonů (vodní zákon), ve znění pozdějších předpisů (dále také vodní zákon).

V návrhu Zásad územního rozvoje Jihomoravského kraje (ZÚR JMK) jsou lokality morfologicky, geologicky a hydrologicky vhodné pro akumulaci povrchových vod (LAPV) vymezeny v souladu s článkem (167) PÚR, který krajům ukládá úkol územně chránit plochy pro LAPV na základě Generelu LAPV. Cílem Generelu LAPV je dlouhodobá ochrana těchto území pro případné řešení dopadů klimatických změn. Hlavními důvody pro hájení území výhledových lokalit jsou:

- a) Česká republika leží na rozhraní jednoho z hlavních evropských rozvodí a je závislá na vodě z atmosférických srážek, kterou je nutné zadržet a která rovněž dotuje podzemní vody
- b) voda je základní a strategickou surovinou podmiňující udržení dosažené úrovně lidské společnosti
- c) předpovědní modely předpokládají, že se postupně vyskytne změna klimatu s předpokládaným nepříznivým vlivem na vodní zdroje
- d) vodní nádrž nelze realizovat kdekoli – stěžejní jsou morfologické, hydrologické a geologické podmínky ve vytípaném území
- e) vymezené území nesmí být zatíženo negativními vlivy (znečištěním, významnou veřejnou infrastrukturou, kompaktní zástavbou apod.)
- f) navržené lokality vhodné pro výstavbu vodních nádrží jsou jedinečné a nenahraditelné, jejich územní ochrana je dlouhodobou záležitostí datovanou již do minulého století, naposledy formou směrného vodohospodářského plánu, nyní Generelu LAPV
- g) v neposlední řadě při rozhodnutí o realizaci bude vždy rozhodovat veřejný zájem

Konkrétně LAPV Čučice je v návrhu ZÚR JMK vymezena na vodním toku Oslava jako plocha územní rezervy LAPVR 01. Z Generelu LAPV vyplývá, že potencionálně by měla sloužit jako rezerva pro vodárenský zdroj VN Mostiště (dle studie dopadů klimatické změny dojde k poklesu kapacity vodního zdroje Mostiště až o 57%), zároveň se uvažuje jako záložní zdroj vody pro JE Dukovany a dále může zajistit lokální protipovodňovou ochranu sídel a nadlepšování ekologických průtoků na dolním úseku Oslavy. Lokalita Čučice je zařazena mezi lokality strategické, tj. kategorie A. Kategorie A znamená, že jde o území, jejichž vodohospodářský význam spočívá především ve schopnosti vytvořit či doplnit zdroje pro zásobování pitnou vodou, a případně plnit i další funkce, především pozitivní ovlivnění odtokových poměrů velkých povodí. Kategorie A dále znamená, že u této LAPV jde o území, u něž byla potřeba dlouhodobého hájení pořízeným Generelem LAPV potvrzena. Lokalita bude územně hájena i nadále ve vztahu ke zpřesňování prognóz vývoje klimatické změny a zejména v návaznosti na realizaci relevantních opatření přijatých v plánech povodí, které svými efekty mohou přispět ke zmírnění dopadů klimatické změny a tedy i ke snižování případné potřeby samotných vodních nádrží.

Vymezení ploch pro LAPV na území Jihomoravského kraje tedy vychází z požadavků Generelu LAPV, ve kterém byla již provedena minimalizace lokalit oproti původním plánům, proto není žádoucí lokality vypouštět. Vymezení územních rezerv pro LAPV v návrhu ZÚR JMK je třeba vnímat jako opatření v rámci předběžné opatrnosti, tj. jako ochranu území před jeho změnami, které by znemožnily nebo podstatně ztížily budoucí zvažované využití (§ 36 odst. 1 stavebního zákona).

Pro ochranu LAPV orgány územního plánování Generel LAPV stanovuje podmínky využití území, které jsou uvedeny v Odůvodnění ZÚR JMK v části „(k bodům 336 – 339)“ na str. 259. Smyslem předmětných podmínek je

neomezovat současné činnosti v územích chráněných pro akumulaci povrchových vod nad míru nezbytně nutnou a naopak umožnit prostřednictvím územních plánů využití těchto území, které by bylo v souladu s § 28a odst. 1 vodního zákona a zohledňovalo předpokládaný časový horizont (příštích padesát až sto let).

K informaci, že město Oslavany svůj nesouhlas vyjádřilo již několikrát, považuje pořizovatel ZÚR JMK za důvodné upřesnit, že v případě PHP ČR a Generelu LAPV se jedná o dokumenty MZe a MŽP, tj. o dokumenty mimo působnost územního plánování. Námitky a nesouhlasná stanoviska uplatněná v rámci projednání těchto dokumentů se tudíž nemohou z logiky věci vztahovat k zásadám územního rozvoje jako takovým. Rovněž tak tvrzení, že existují vhodnější lokality.

K tvrzením, že „existují jiné způsoby zadržování vody v krajině“, „vybudování vodní nádrže je snad posledním možným krokem po vyčerpání všech dalších technických možností“ a že město Oslavany věří, že „vůči zodpovědnosti k našim potomkům budou bezpochyby tyto další způsoby, jak se vyrovnat s eventuálním nedostatkem vodních zdrojů, zvažovány“, pořizovatel konstatuje, že součástí Generelu LAPV je protokol o pořízení Generelu LAPV, podepsaný v září 2011 ministry zemědělství a životního prostředí, ve kterém se mj. uvádí, že Generel LAPV „není plánem výstavby vodních nádrží, ale pokladem, podle kterého se prostřednictvím územního plánování zajistí využívání stanovených území tak, že nedojde k znemožnění nebo podstatnému ztížení možné realizace konkrétní vodní nádrže v budoucnu za předpokladu, že budou vyčerpány možnosti ostatních adaptačních opatření k zajištění vodohospodářských služeb a kdy dopady klimatické změny nebudou řešitelné jinými prostředky pro jejich neproveditelnost nebo pro jejich neúměrné náklady.“ Tímto způsobem je garantováno, že budou nejen zvažovány, ale primárně upřednostňovány jiné způsoby zadržování vody v krajině než výstavbou vodních nádrží.

K nesouhlasu vyjádřenému v rámci projednávání ZÚR JMK pořizovatel upřesňuje, že byl uplatněn v rámci připomínek města Oslavany k návrhu ZÚR JMK při jeho projednání podle § 37 stavebního zákona (společné jednání). Připomínky byly vypořádány postupem podle stavebního zákona.

Pořizovatel zásadně nesouhlasí s tvrzením, že lokalita Čučice byla jako rezerva z pozice nadřazeného dokumentu mechanicky převzata bez dalšího odůvodnění a posouzení. Povinnost územní ochrany LAPV na základě Generelu LAPV ukládá všem krajům článek (167) PÚR. Závaznost PÚR pro pořízení zásad územního rozvoje je přímo stanovena stavebním zákonem (§ 31 odst. 4). Povinnost pořídit Generel LAPV jako odborný vodohospodářský podklad pro PÚR a ÚPD, (v tomto případě pro ZÚR JMK) je ustanovením § 28a odst. 2 vodního zákona uložena Ministerstvu zemědělství v dohodě s Ministerstvem životního prostředí. V návrhu ZÚR JMK jsou postupem podle stavebního zákona zkoordinovány záměry jednotlivých LAPV z Generelu LAPV s ostatními záměry obsaženými v ZÚR JMK. Vlivy ZÚR JMK jsou v souladu se stavebním zákonem posouzeny ve „Vyhodnocení vlivů ZÚR JMK na udržitelný rozvoj území“ v rozsahu podle Přílohy č. 5 Vyhlášky 500/2006 Sb., jehož součástí je hodnocení vlivů na životní prostředí v rozsahu stanoveném přílohou stavebního zákona.

V návrhu Zásad územního rozvoje Jihomoravského kraje (ZÚR JMK) jsou lokality morfologicky, geologicky a hydrologicky vhodné pro akumulaci povrchových vod (LAPV) vymezeny v souladu s článkem (167) PÚR, který krajům ukládá úkol územně chránit plochy pro LAPV na základě Generelu LAPV.

K tvrzení, že u této lokality je zjevný a výrazný střet s veřejným zájmem ochrany přírody a krajiny a dále, že „Při zohlednění národních zájmů ochrany přírody a krajiny i ve vazbě na Generel LAPV je držení rezervy Čučice potom také v rozporu s uvedeným Generelem, neboť se jedná o území, kde je územní ochrana zabezpečena prostřednictvím zákona 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny a tudíž i v rozporu s návrhem ZÚR JMK, resp. opačně.“ považuje pořizovatel za důvodné uvést následující:

K předmětné lokalitě existují dva veřejné zájmy, zájem vodohospodářský a zájem ochrany přírody (území NATURA). Podle stavebního zákona se stanovené využití územní rezervy v rámci vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území z hlediska vlivů na životní prostředí a evropsky významné lokality a ptáčích oblastí (NATURA) neposuzuje. Smyslem územní rezervy dle § 36 odst. 1 stavebního zákona je na základě principu předběžné opatrnosti chránit vymezené území tak, aby dosavadní využití nebylo měněno způsobem, který by znemožnil nebo podstatně ztížil prověřované budoucí využití. Účelem územní rezervy není prokazovat veřejný zájem, případně, který veřejný zájem je převažující. To bude předmětem řešení v případě, kdy předmětné území bude prověřováno pro možnost akumulace vody. To znamená, že takový záměr nelze umístit bez prověření potřeby jeho realizace a plošných nároků. Až po tomto prověření lze v rámci aktualizace ZÚR plochu územní rezervy změnit na plochu, která umožní realizaci uvedeného účelu, anebo územní rezervu vypustit.

K tvrzení, že „Záměr vodního díla v takovém umístění a rozsahu, pro který jsou v ZÚR JMK vymezením územní rezervy LAPVR01 Čučice zcela bezesporu vytvořeny předpoklady, by prakticky zlikvidoval regionální biokoridor

RK1479 a výrazně negativně by narušil ekosystémy a trvale existující organismy v regionálním biocentru RBC1806“ a dále, že „Územní rezerva LAPVR01 Čučice vytváří podmínky pro záměr, který by měl na funkci biocentra stejně negativní vliv jako např. rozsáhlý průmyslový areál nebo nadmístní dopravní stavba...“ považuje pořizovatel za důvodné uvést následující:

V rámci ZÚR JMK se nejedná o protichůdné záměry, neboť smyslem územní rezervy dle § 36 odst. 1 stavebního zákona je na základě principu předběžné opatrnosti chránit vymezené území tak, aby dosavadní využití nebylo měněno způsobem, který by znemožnil nebo podstatně ztížil prověřované budoucí využití. Územní rezerva jako taková fakticky tudíž realizaci záměru neumožňuje, nýbrž chrání předmětné území na základě principu předběžné opatrnosti a to do doby, než bude možné na základě prověření o záměru rozhodnout. Viz také výše uvedené k údajnému střetu mezi zájmy vodohospodářskými a zájmy ochrany území NATURA.

Rovněž k tvrzení, že „*předmětná územní rezerva LAPVR01 Čučice vytváří podmínky pro záměr, který je v přímém rozporu se stanovenými cílovými charakteristikami krajiny a stanovenými územními podmínkami pro jejich zachování nebo dosažení uvedenými v ZÚR JMK v kapitole F.*“, neboť je vymezena částečně v krajinném typu 30 Tišnovsko-ivančickém a částečně v krajinném typu 32 Domašovském, nelze než odkázat na předchozí upřesnění k potencionálním střetům.

K požadavkům města Oslavany obsaženým v podání, a to zejména:

- a) v rámci ZÚR samostatně zpracovat posouzení opravy a využití stávajících pevných jezů a jejich vzdutí na toku řeky Oslavy na území LAPVR 01 i na toku pod ním
- b) aby zpracovatel ZÚR na základě provedených geologických průzkumů zrušil a upustil od dalšího uvažování s územní rezervou LAPVR 01, také z důvodů neproveditelnosti záměru z pohledu geologické stavby území
- c) aby se zpracovatel ZÚR na základě toho, že „*Generel LAPV není plánem výstavby vodních nádrží ...*“ (viz citace z protokolu o pořízení Generelu LAPV výše) jasně vypořádal s návrhem možných jiných řešení adaptačních opatření v dané lokalitě, které povedou k zajištění vodohospodářských služeb. Město požaduje zpracování studie těchto konkrétních opatření a jejich zhodnocení z pohledu technických, ekonomických, ekologických a její zpracování do ZÚR JMK namísto uvedené lokality LAPVR01 Čučice.

pořizovatel ZÚR JMK konstatuje, že předmětné požadavky nejsou, s ohledem na ust. § 36 stavebního zákona, relevantní vůči pořizovaným ZÚR JMK.

Požadavek vážící se k případným opravám stávajících pevných jezů lze v souladu se stavebním zákonem a vodním zákonem uplatnit k příslušnému vodoprávnímu úřadu. Požadavek na upuštění od záměru na základě geologických průzkumů je třeba uplatnit v souladu s vodním zákonem k ústředním vodoprávním úřadům, tj. k Ministerstvu zemědělství a Ministerstvu životního prostředí, zodpovědným za pořízení a aktualizace Generelu LAPV. K požadavku, aby se zpracovatel ZÚR vypořádal s návrhem možných jiných řešení, uvádíme, že přímo v předmětném protokolu o pořízení Generelu LAPV je deklarováno, že k realizaci konkrétní vodní nádrže v budoucnu dojde za předpokladu, že budou vyčerpány možnosti ostatních adaptačních opatření k zajištění vodohospodářských služeb a kdy dopady klimatické změny nebudou řešitelné jinými prostředky pro jejich neproveditelnost nebo pro jejich neúměrné náklady.

Požadované je tedy v působnosti příslušných resortních ministerstev, zejména Ministerstva zemědělství a Ministerstva životního prostředí a příslušných vodoprávních úřadů.

K tvrzením, že „*případné trvání na vymezení této rezervy zakládá podmínky pro významné negativní ovlivnění nejen přírody samé, ale také pro zásadní rozvoj hospodářského a ekonomického potenciálu*“ dále, že „*existence územní rezervy povede k nevratnému negativnímu zásahu do turistického a rekreačního využití údolí Oslavy a Chvojnice*“ a „*negativní dopad se pak projeví na negativním hospodářském rozvoji cestovního ruchu a rozvoji služeb celého regionu*“ atd., pořizovatel ZÚR JMK konstatuje, že město Oslavany v podání uvádí: „*O této přehradě se uvažovalo již v průběhu 60. let, proto byla lokalita poměrně podrobně geologicky zkoumána.*“ Městu Oslavany je tudíž známo, že záměr je sledován již od minulého století. O újmě tímto způsobné (a to na rozvoji hospodářského a ekonomického potenciálu, na turistickém a rekreačním využití) se však v podání nic neuvádí. Generel LAPV je pro ZÚR odborným vodohospodářským podkladem, který navazuje na předešlé podklady a zahrnuje v sobě aktualizované, v současné době platné výstupy dlouhodobých odborných zkoumání a prověřování předmětných lokalit z hlediska vodohospodářských zájmů. Revizi odborných podkladů, jakým bezesporu Generel LAPV je, však orgánům územního plánování stavební zákon neumožňuje. Pořizovateli ZÚR JMK nezbývá než konstatovat, že požadavky směřující vůči jiným řešením vodárenských zdrojů, účelu LAPV Čučice (zejm. energetického využití pro JE Dukovany) atd. jsou v působnosti příslušných resortů, zejm.

Ministerstva zemědělství, Ministerstva životního prostředí a Ministerstva průmyslu a obchodu. Stavební zákon konkretizovaný článkem (167) PÚR krajům z hlediska územního plánování ukládá úkol územně chránit I plochy pro LAPV na základě Generelu LAPV (k závaznosti PÚR a vymezení územních rezerv pro LAPV v ZÚR JMK viz výše). V území je i nadále možno činit změny, ovšem s výjimkou těch, které by znemožnily či podstatně ztížily budoucí využití území způsobem, pro nějž má být území prověřeno. Vzhledem k tomu, že vymezením územní rezervy nedochází ke změně ve využití území co do vlivů na životní prostředí, se situace v území v zásadě stabilizuje. Vymezení územní rezervy v ZÚR JMK situaci v území (tj. dosavadní využívání území) nijak nemění a v podstatě potvrzuje stávající využití území.

Závěrem považuje pořizovatel ZÚR JMK za potřebné zdůraznit, že ačkoli se podle § 36 odst. 1 stavebního zákona územní rezervy z hlediska vlivů na životní prostředí neposuzují, problematika, které musí být při prověřování možností budoucího využití pro daný účel a při upřesnění vymezení předmětné plochy věnována zvýšená pozornost, je popsána ve Vyhodnocení vlivů ZÚR JMK na udržitelný rozvoj území v příloze č. 3 „Informativní údaje k územním rezervám“. Účelem informativního přehledu je upozornit na skutečnosti, kterým je nutné se při budoucím prověřování věnovat, tj. neměly by být opomenuty. U územní rezervy pro lokalitu Čučice je v Upozornění SEA uvedeno mimo jiné věnovat pozornost minimalizaci vlivů na zvláště chráněná území přírody PR Údolí Oslavy a Chvojnice, na lokality soustavy NATURA – EVL Údolí Oslavy a EVL Údolí Chvojnice, na minimalizaci vlivů na přírodní park Oslava a na zachování funkcí skladebných částí ÚSES.

Pořadí	N 33	Datum	24.05.2016	KEVIS kód	–	Č. j.	JMK 79030/2016					
Obec (identifikační údaje)	název obce:		obec Ketkovice									
	osoba oprávněná jednat jménem obce:		Josef Obršlík, starosta									
Adresa / sídlo	Ketkovice 87, 664 91 Ivančice											
Téma	Hospodářství vodní											
Téma – jiné												
Námítka Zastupitelstvo obce Ketkovice projednalo a schválilo na svém zasedání dne 20.05.2016 znění námítky obce Ketkovice a její uplatnění k Návrhu Zásad územního rozvoje Jihomoravského kraje (ZÚR JMK) a k Vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území (VVURU). Obec Ketkovice podává tímto námítku k Návrhu Zásad územního rozvoje Jihomoravského kraje (ZÚR JMK), k Vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území (VVURU), dle § 39 odst. 2 zákona č.183/2006 Sb., o územním plánování a stavebním řádu, v platném znění (stavební zákon): V rámci projednávání návrhu ZÚR JMK a následného vyhodnocení námitek a připomínek požadujeme zrušení a naprosté vyřazení (vypuštění) lokality územní rezervy Čučice LAPVR01 z návrhu ZÚR JMK. Nesouhlasíme s držením lokality Čučice v ZÚR JMK ve smyslu územní rezervy vyplývající z Generelu LAPV, a tím zároveň nesouhlasíme se záměrem výstavby Vodního díla Čučice na řece Oslavě v Přírodním parku Oslava a Přírodní rezervaci Údolí Oslavy a Chvojnice. Nesouhlasíme ani s jakýmkoli jiným podobným záměrem na výstavbu přehrady, nádrže či jiného podobného vodního díla na řece Oslavě, ať již v Přírodním parku Oslava, Přírodní rezervaci Údolí Oslavy a Chvojnice, nebo kdekoli jinde na jejím horním nebo dolním toku, pokud by byl zvažován. Důvody našeho výše uvedeného požadavku a nesouhlasu, tj. připomínky jako takové, spočívají zejména a mimo jiné v těchto oblastech: Chápeme, že celá republika je v podstatě jen odtokovou oblastí z rozhraní jednoho z hlavních evropských rozvodí a je závislá na vodě z atmosférických srážek, kterou je nutno zadržet, a která rovněž dotuje spodní vody a současná perioda ve změně klimatu je pro srážky velmi nepříznivá. Obecně namítáme, že existují vhodnější lokality pro stavbu přehrad, jak z pohledu morfologického, hydrologického, tak především geologického. Existují tedy nejen vhodnější lokality, ale především však jiné způsoby zadržování vody v krajině. Věříme, že vůči odpovědnosti k našim potomkům budou bezpochyby tyto další způsoby, jak se vyrovnat s eventuálním												

nedostatkem vodních zdrojů, zvažovány.

Aktuální znění politiky územního rozvoje ČR ukládá kraji na základě Generelu LAPV vymezit lokality chráněné pro akumulaci povrchových vod jako územní rezervy do Zásad územního rozvoje. Lokalita Čučice jako rezerva byla z pozice nadřazeného dokumentu mechanicky převzata, bez dalšího odůvodnění a posouzení, v plném rozsahu, jako plocha pro prověření možného budoucího umístění vodní nádrže. Upozorňujeme však, že v rámci aktualizace Generelu LAPV bylo vzneseno několik zásadních námitek a nesouhlasných stanovisek obcí kraje Vysočina ve vazbě na lokalitu LAPVR 01 vůči MZe, které ústy RNDr. Punčocháře uvedlo, že daná nesouhlasná stanoviska s lokalitou Čučice budou směřovat k vyjmutí lokality z Generelu a zařazení do Přílohy jako profil s tím, že nyní je postačující hájení prostřednictvím ochrany přírody (lokalita leží na území přírodní rezervace). Hájení území tímto způsobem považujeme za naprosto dostatečné, protože nedojde ke znehodnocení této plochy ať již výstavbou nebo dalšími vlivy, tak aby došlo v daných podmínkách k nenahraditelné možnosti zachycení vod v krajině.

Obecně lze vnímat fakt, že morfologie a hydrologické podmínky se jeví jako vhodné, nicméně právě morfologie daného území přímo vybízí k jiným technickým řešením zachycování vody v prostředí z pohledu nenarušení krajiny, zachování biodiverzity a přírodě blízkým řešením zabezpečujících dostatečnou retenci vody v krajině a její následné využití jako strategické suroviny. V rámci návrhu ZÚR není významně zhodnocen tento fakt, směřující například k realizaci využití technologií infiltrace povrchových vod do nových vodárenských zdrojů, hrazení malých přítoků apod. Z daného důvodu požadujeme v rámci ZÚR také samostatné zpracování posouzení opravy a využití stávajících pevných jezů a jejich vzdutí na toku řeky Oslavy, jak v rámci území LAPVR 01 (určené ke zrušení), tak na toku pod ním. Realizace těchto opatření je pro krajinu i životní a sociální prostředí ekonomicky, technicky a také ekologicky nesrovnatelně výhodnější.

U lokality rezervy LAPVR 01 nelze uvažovat jako o lokalitě dostatečně vodohospodářsky efektivní, bez vážných a zjevných střetů se zastavěnými územími především na dolním toku pod uvažovaným VD či, a to především, s významnými zájmy ochrany přírody a krajiny. U této lokality je zjevný a výrazný právě střet s veřejným zájmem ochrany přírody a krajiny. Nelze pominout významné prvky, kterými jsou Přírodní park Oslava, uvnitř něj Přírodní rezervace Údolí Oslavy a Chvojnice a neopominutelný fakt, projednávání návrhu vyhlášení Národní přírodní rezervace Soutok Oslavy a Chvojnice. Již tento fakt dává jasný signál nesmírného národního přírodního a krajinného a ochrannářského významu této lokality a je ve střetu se v ZÚR deklarovanou a textově velmi obecně odůvodněnou plochou LAPVR 01 Čučice. Při zohlednění národních zájmů ochrany přírody a krajiny i ve vazbě na Generel LAPV je držení rezervy Čučice potom také v rozporu s uvedeným Generelem, neboť se jedná o území, kde je územní ochrana zabezpečena prostřednictvím zákona 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny a tudíž i v rozporu s návrhem ZÚR JMK, resp. opačně.

Chápeme, že Generel není samotným plánem výstavby vodních nádrží, ale podkladem, podle kterého se prostřednictvím územního plánování, v tomto případě ZÚR, zajistí využívání stanovených území tak, že nedojde k znemožnění nebo podstatnému ztížení možné realizace konkrétní vodní nádrže v budoucnu za předpokladu, že budou vyčerpány možnosti ostatních adaptačních opatření k zajištění vodohospodářských služeb, a kdy dopady klimatických změn nebudou řešitelné jinými prostředky pro jejich neproveditelnost nebo pro jejich neúměrné náklady. Na základě této skutečnosti požadujeme, aby se zpracovatel ZÚR jasně vypořádal s návrhem možných jiných řešení adaptačních opatření v dané lokalitě, které povedou k zajištění vodohospodářských služeb. Požadujeme zpracování studie těchto konkrétních opatření a jejich zhodnocení z pohledu technických, ekonomických, ekologických a její zpracování do ZÚR JMK namísto uvedené lokality LAPVR01 Čučice. Lze uznat, že velké nádrže nadlepšují minimální průtok a snižují průtokové extrémy (ty jsou ale pro přírodu někdy nutné), vytváří zásobu pro potřeby lidí. Nicméně nezadržují vodu v krajině, ale pouze v nádrži. Lokálně mírně ochladí odparem mikroklima v horku, ale dosah jsou jen stovky metrů do okolí – kvalitně spravovaná krajina funguje lépe. V době sucha silně odpařují vodu, a to v době, kdy již vegetace neodpařuje, neboť nemá kde brát. V případě objemu uvažované nádrže a její ploše ve vztahu k územní rezervě LAPVR01 lze předpokládat výpar z volné hladiny až 40 l/s, což je v suchém období zhruba průtok celé říčky Chvojnice.

Záměr a existence rezervy dále povede k nevratnému negativnímu zásahu do turistického a rekreačního využití údolí Oslavy a Chvojnice a k nezhoditelné ráně na odkazu i současnosti trampingu spojeným s tímto, v České republice unikátním, územím. Stejný negativní dopad se pak projeví na negativním hospodářském rozvoji cestovního ruchu a rozvoji služeb celého regionu.

To vše nemůže přiměřeně a v kontextu s jinými možnými, bohužel, ani neuvažovanými, technickými řešeními ospravedlnit deklarovaný cíl záměru, tj. vodárenský účel rezervy pro VN Mostišť, akumulační účel (doplňkový

zdroj pro JE Dukovany, nadlepšování průtoků na dolním toku Oslavy), lokální protipovodňová ochrana a případná možnost energetického využití.

Účel rezervy vodárenských zdrojů je možno řešit jinými, účelnějšími, efektivními a především ekonomicky vhodnějšími variantami. Tento fakt je zcela pomíjen a je nutno jej v kontextu s rezervou LAPVR 01, ale i dalšími, dopracovat a rozvinout, což navrhujeme a požadujeme jako další krok, který by vedl k možnému úspěšnému projednání a budoucímu schválení ZÚR JMK. Doplnkový zdroj pro JE Dukovany je lokalita LAPVR 01 diskutabilní, neboť potřeba technologické vody pro JE Dukovany z rezervy Čučice není dosud doložena žádným technickým podkladem, ani žádnou relevantní studií.

Informace o studii kvality a množství vody v řece Jihlavě provedené v roce 2013 (zveřejněná dne 13.5.2016 na www.aktivnizona.cz), která vedle podrobné mapy znečištění řeky Jihlavy, prokázala její dostatečnou kvalitu a množství v jednotlivých ročních obdobích, které je potřebné pro provoz stávajících bloků zcela jasně deklaruje skutečný stav věci. Zahájení provozu nových bloků je plánováno po skončení provozu stávajících a nevzniká tak potřeba většího množství pro jejich provoz. Stávající průtok v řece Jihlavě je tedy z tohoto pohledu dostačující. Voda z plánované přehrady na řece Oslavě není tedy pro provoz JE Dukovany potřeba.

Co se týká možného energetického využití, to je samozřejmě věcí, která může mít reálný základ, ovšem z pohledu významnosti a možnosti jiných zdrojů jde pouze o zanedbatelnou část ve výrobě elektrické energie.

Množství obyvatel nejen našeho regionu má v živé paměti zaplavení území údolí řeky Jihlavy a asi těžko si lze představit, že by něco podobného potkalo vedlejší údolí řeky Oslavy a Chvojnice. V okruhu 10ti kilometrů naší obce máme tedy již jednu respektive dvě přehrady (Mohelenskou a Dalešickou). Jsme si vědomi toho, že budoucí hospodaření s vodou vzhledem k budoucím klimatickým změnám je a bude velkým problémem. Přesto však se domníváme, že zájem ochrany přírody by v tomto případě měl zjevně být nadřazen ostatním zájmům.

Namítáme, že případné trvání na vymezení této rezervy zakládá podmínky pro vodárenské využití nádrže, které by generovalo vznik ochranných pásem vodních zdrojů, by došlo v naší obci k výraznému oslabení rekreačního a hospodářského potenciálu s celkově negativním dopadem. Trvání na vymezení lokality Čučice dále může zakládat podmínky pro negativní ovlivnění rekreačního a hospodářského potenciálu naší obce.

Na závěr bychom chtěli zdůraznit, že údolí Oslavy a Chvojnice ve stávající podobě chápeme jako nedílnou součást identity naší obce. Turistická atraktivita a specifické formy rekreace, které se od těchto přírodních hodnot odvíjí, jsou pak v naší obci zanedbatelnou důležitou součástí ekonomického přínosu a místního podnikání. Ze všech těchto uvedených důvodů, a mnoha důvodů dalších, je třeba tuto poslední ojedinělou říční krajinu hluboko zařiznutého údolí řeky Oslavy a Chvojnice zachovat občanům této země a budoucím generacím v nedotčené podobě!

Tato námitka byla projednána a schválena zastupitelstvem obce Ketkovice dne 20.5.2016 usnesením č. 2.

Vyhodnocení námítky

Z hlediska věcného obsahu byla v předmětném podání formulována jedna námitka. Námitka je samostatně odůvodněna. Z textu podání vyplývá, že námitka se vztahuje k území obce Ketkovice a dále k území dotčenému plochou územní rezervy LAPVR 01 lokalita Čučice.

Námitka, uvádějící, že obec Ketovice požaduje „zrušení a naprosté vyřazení (vypuštění) lokality územní rezervy Čučice LAPVR01 z návrhu ZÚR JMK“, nesouhlasí „s držením lokality Čučice v ZÚR JMK ve smyslu územní rezervy vyplývající z Generelu LAPV“, tím zároveň nesouhlasí „se záměrem výstavby Vodního díla Čučice na řece Oslavě v Přírodním parku Oslava a Přírodní rezervaci Údolí Oslavy a Chvojnice“ a nesouhlasí ani „s jakýmkoli jiným podobným záměrem na řece Oslavě nebo kdekoli jinde na horním nebo dolním toku“, **se zamítá.**

Odůvodnění:

K požadavku obce Ketkovice na zrušení a naprosté vyřazení (vypuštění) územní rezervy LAPVR01 lokalita Čučice z návrhu ZÚR JMK, nesouhlasu s držením lokality Čučice v ZÚR JMK ve smyslu územní rezervy vyplývající z Generelu LAPV a nesouhlasu se záměrem výstavby přehrady, nádrže či jiného podobného vodního díla na řece Oslavě uvádíme následující:

Plochy územních rezerv jsou v ZÚR JMK navrženy z důvodů územní ochrany těchto ploch pro případné řešení dopadů klimatické změny, především pro snížení nepříznivých účinků povodní a sucha, v dlouhodobém horizontu (v příštích padesáti až sto letech). Vodní zdroje České republiky jsou naprosto závislé na srážkách a rozkolísanosti srážko-odtokového systému. V důsledku klimatických změn se množství ročních srážek příliš

nemění, ale lze očekávat změnu jejich časového rozložení, prodlužují se bezesrážková období a zvyšuje se výskyt extrémních jevů (povodně a sucha). Zajištění zdrojů vody pro obyvatelstvo je veřejným zájmem, který hájí MZe a MŽP prostřednictvím uplatňování Generelu území chráněných pro akumulaci povrchových vod a základních zásad využití těchto území (dále také „Generel LAPV“). Generel LAPV byl pořízen dle § 28a zákona č. 254/2001 Sb., o vodách a o změně některých zákonů (vodní zákon), ve znění pozdějších předpisů (dále také vodní zákon).

V návrhu Zásad územního rozvoje Jihomoravského kraje (ZÚR JMK) jsou lokality morfologicky, geologicky a hydrologicky vhodné pro akumulaci povrchových vod (LAPV) vymezeny v souladu s článkem (167) PÚR, který krajům ukládá úkol územně chránit plochy pro LAPV na základě Generelu LAPV. Cílem Generelu LAPV je dlouhodobá ochrana těchto území pro případné řešení dopadů klimatických změn. Hlavními důvody pro hájení území výhledových lokalit jsou:

- a) Česká republika leží na rozhraní jednoho z hlavních evropských rozvodí a je závislá na vodě z atmosférických srážek, kterou je nutné zadržet a která rovněž dotuje podzemní vody
- b) voda je základní a strategickou surovinou podmiňující udržení dosažené úrovně lidské společnosti
- c) předpovědní modely předpokládají, že se postupně vyskytne změna klimatu s předpokládaným nepříznivým vlivem na vodní zdroje
- d) vodní nádrž nelze realizovat kdekoli – stěžejní jsou morfologické, hydrologické a geologické podmínky ve vytípaném území
- e) vymezené území nesmí být zatíženo negativními vlivy (znečištěním, významnou veřejnou infrastrukturou, kompaktní zástavbou apod.)
- f) navržené lokality vhodné pro výstavbu vodních nádrží jsou jedinečné a nenahraditelné, jejich územní ochrana je dlouhodobou záležitostí datovanou již do minulého století, naposledy formou směrného vodohospodářského plánu, nyní Generelu LAPV
- g) v neposlední řadě při rozhodnutí o realizaci bude vždy rozhodovat veřejný zájem

Konkrétně LAPV Čučice je v návrhu ZÚR JMK vymezena na vodním toku Oslava jako plocha územní rezervy LAPVR 01. Z Generelu LAPV vyplývá, že potenciaálně by měla sloužit jako rezerva pro vodárenský zdroj VN Mostiště (dle studie dopadů klimatické změny dojde k poklesu kapacity vodního zdroje Mostiště až o 57%), zároveň se uvažuje jako záložní zdroj vody pro JE Dukovany a dále může zajistit lokální protipovodňovou ochranu sídel a nadlepšování ekologických průtoků na dolním úseku Oslavy. Lokalita Čučice je zařazena mezi lokality strategické, tj. kategorie A. Kategorie A znamená, že jde o území, jejichž vodohospodářský význam spočívá především ve schopnosti vytvořit či doplnit zdroje pro zásobování pitnou vodou, a případně plnit i další funkce, především pozitivní ovlivnění odtokových poměrů velkých povodí. Kategorie A dále znamená, že u této LAPV jde o území, u nějž byla potřeba dlouhodobého hájení pořízeným Generelem LAPV potvrzena. Lokalita bude územně hájena i nadále ve vztahu ke zpřesňování prognóz vývoje klimatické změny a zejména v návaznosti na realizaci relevantních opatření přijatých v plánech povodí, které svými efekty mohou přispět ke zmírnění dopadů klimatické změny a tedy i ke snižování případné potřeby samotných vodních nádrží.

Vymezení ploch pro LAPV na území Jihomoravského kraje tedy vychází z požadavků Generelu LAPV, ve kterém byla již provedena minimalizace lokalit oproti původním plánům, proto není žádoucí lokality vypouštět. Vymezení územních rezerv pro LAPV v návrhu ZÚR JMK je třeba vnímat jako opatření v rámci předběžné opatrnosti, tj. jako ochranu území před jeho změnami, které by znemožnily nebo podstatně ztížily budoucí zvažované využití (§ 36 odst. 1 stavebního zákona).

Pro ochranu LAPV orgány územního plánování Generel LAPV stanovuje podmínky využití území, které jsou uvedeny v Odůvodnění ZÚR JMK v části „(k bodům 336 – 339)“ na str. 259. Smyslem předmětných podmínek je neomezovat současné činnosti v územích chráněných pro akumulaci povrchových vod nad míru nezbytně nutnou a naopak umožnit prostřednictvím územních plánů využití těchto území, které by bylo v souladu s § 28a odst. 1 vodního zákona a zohledňovalo předpokládaný časový horizont (příštích padesát až sto let).

K informaci, že v rámci aktualizace Generelu LAPV vyjádřily obce svůj nesouhlas s lokalitou Čučice, považuje pořizovatel ZÚR JMK za důvodné upřesnit, že v případě Generelu LAPV se jedná o dokument MZe a MŽP, tj. o dokument mimo působnost územního plánování. Námitky a nesouhlasná stanoviska uplatněná v rámci projednání tohoto dokumentu se tudíž nemohou z logiky věci vztahovat k zásadám územního rozvoje jako

takovým. Rovněž tak tvrzení, že existují vhodnější lokality.

K tvrzení, že „*morfologie daného území přímo vybízí k jiným technickým řešením zachycování vody*“ pořizovatel konstatuje, že součástí Generelu LAPV je protokol o pořízení Generelu LAPV, podepsaný v září 2011 ministry zemědělství a životního prostředí, ve kterém se mj. uvádí, že Generel LAPV „*není plánem výstavby vodních nádrží, ale pokladem, podle kterého se prostřednictvím územního plánování zajistí využívání stanovených území tak, že nedojde k znemožnění nebo podstatnému ztížení možné realizace konkrétní vodní nádrže v budoucnu za předpokladu, že budou vyčerpány možnosti ostatních adaptačních opatření k zajištění vodohospodářských služeb a kdy dopady klimatické změny nebudou řešitelné jinými prostředky pro jejich neproveditelnost nebo pro jejich neúměrné náklady.*“ Tímto způsobem je garantováno, že budou nejen zvažovány, ale primárně upřednostňovány jiné způsoby zadržování vody v krajině než výstavbou vodních nádrží.

K tvrzení, že u této lokality je zjevný a výrazný střet s veřejným zájmem ochrany přírody a krajiny a dále, že „*Při zohlednění národních zájmů ochrany přírody a krajiny i ve vazbě na Generel LAPV je držení rezervy Čučice potom také v rozporu s uvedeným Generelem, neboť se jedná o území, kde je územní ochrana zabezpečena prostřednictvím zákona 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny a tudíž i v rozporu s návrhem ZÚR JMK, resp. opačně.*“ považuje pořizovatel za důvodné uvést následující:

K předmětné lokalitě existují dva veřejné zájmy, zájem vodohospodářský a zájem ochrany přírody (území NATURA). Podle stavebního zákona se stanovené využití územní rezervy v rámci vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území z hlediska vlivů na životní prostředí a evropsky významné lokality a ptačí oblasti (NATURA) neposuzuje. Smyslem územní rezervy dle § 36 odst. 1 stavebního zákona je na základě principu předběžné opatrnosti chránit vymezené území tak, aby dosavadní využití nebylo měněno způsobem, který by znemožnil nebo podstatně ztížil prověřované budoucí využití. Účelem územní rezervy není prokazovat veřejný zájem, případně, který veřejný zájem je převažující. To bude předmětem řešení v případě, kdy předmětné území bude prověřováno pro možnost akumulace vody. To znamená, že takový záměr nelze umístit bez prověření potřeby jeho realizace a plošných nároků. Až po tomto prověření lze v rámci aktualizace ZÚR plochu územní rezervy změnit na plochu, která umožní realizaci uvedeného účelu, anebo územní rezervu vypustit.

K požadavkům obce Ketkovice obsaženým v podání, a to zejména:

- a) v rámci ZÚR samostatně zpracovat posouzení opravy a využití stávajících pevných jezů a jejich vzdutí na toku řeky Oslavy na území LAPVR 01 i na toku pod ním
- b) aby se zpracovatel ZÚR na základě toho, že „*Generel LAPV není plánem výstavby vodních nádrží ...*“ (viz citace z protokolu o pořízení Generelu LAPV výše) jasně vypořádal s návrhem možných jiných řešení adaptačních opatření v dané lokalitě, které povedou k zajištění vodohospodářských služeb. Požadujeme zpracování studie těchto konkrétních opatření a jejich zhodnocení z pohledu technických, ekonomických, ekologických a její zpracování do ZÚR JMK namísto uvedené lokality LAPVR01 Čučice.

pořizovatel ZÚR JMK konstatuje, že předmětné požadavky nejsou, s ohledem na ust. § 36 stavebního zákona, relevantní vůči pořizovaným ZÚR JMK.

Požadavek vázící se k případným opravám stávajících pevných jezů lze v souladu se stavebním zákonem a vodním zákonem uplatnit k příslušnému vodoprávnímu úřadu. K požadavku, aby se zpracovatel ZÚR vypořádal s návrhem možných jiných řešení, uvádíme, že přímo v předmětném protokolu o pořízení Generelu LAPV je deklarováno, že k realizaci konkrétní vodní nádrže v budoucnu dojde za předpokladu, že budou vyčerpány možnosti ostatních adaptačních opatření k zajištění vodohospodářských služeb a kdy dopady klimatické změny nebudou řešitelné jinými prostředky pro jejich neproveditelnost nebo pro jejich neúměrné náklady.

Požadované je tedy v působnosti příslušných resortních ministerstev, zejména Ministerstva zemědělství a Ministerstva životního prostředí a příslušných vodoprávních úřadů.

K tvrzením, že „*záměr a existence rezervy povede k nevratnému negativnímu zásahu do turistického a rekreačního využití údolí Oslavy a Chvojnice*“ a „*negativní dopad se pak projeví na negativním hospodářském rozvoji cestovního ruchu a rozvoji služeb celého regionu*“ a že „*to vše nemůže přiměřeně a v kontextu s jinými možnými, bohužel, ani neuvažovanými, technickými řešeními ospravedlnit deklarovaný cíl záměru ...*“ atd., pořizovatel ZÚR JMK uvádí:

Generel LAPV je pro ZÚR odborným vodohospodářským podkladem, který navazuje na předešlé podklady a zahrnuje v sobě aktualizované, v současné době platné výstupy dlouhodobých odborných zkoumání

a prověřování předmětných lokalit z hlediska vodohospodářských zájmů. O újmě tímto způsobné (a to na rozvoji hospodářského a ekonomického potenciálu, na turistickém a rekreačním využití) od šedesátých let minulého století (od kdy je záměr zvažován a prověřován vodohospodářskými orgány) se však v podání nic neuvádí. Revizi odborných podkladů, jakým bezesporu Generel LAPV je, však orgánům územního plánování stavební zákon neumožňuje. Pořizovateli ZÚR JMK nezbývá než konstatovat, že požadavky směřující vůči jiným řešením vodárenských zdrojů, účelu LAPV Čučice (zejm. energetického využití pro JE Dukovany) jsou v působnosti příslušných resortů, zejm. Ministerstva zemědělství, Ministerstva životního prostředí a Ministerstva průmyslu a obchodu. Stavební zákon konkretizovaný článkem (167) PÚR krajům z hlediska územního plánování ukládá úkol územně chránit plochy pro LAPV na základě Generelu LAPV (k závaznosti PÚR a vymezení územních rezerv pro LAPV v ZÚR JMK viz výše). V území je i nadále možno činit změny, ovšem s výjimkou těch, které by znemožnily či podstatně ztížily budoucí využití území způsobem, pro nějž má být území prověřeno. Vzhledem k tomu, že vymezením územní rezervy nedochází ke změně ve využití území co do vlivů na životní prostředí, se situace v území v zásadě stabilizuje. Vymezení územní rezervy v ZÚR JMK situaci v území (tj. dosavadní využívání území) nijak nemění a v podstatě potvrzuje stávající využití území. Závěrem považuje pořizovatel ZÚR JMK za potřebné zdůraznit, že ačkoli se podle § 36 odst. 1 stavebního zákona územní rezervy z hlediska vlivů na životní prostředí neposuzují, problematika, které musí být při prověřování možností budoucího využití pro daný účel a při upřesnění vymezení předmětné plochy věnována zvýšená pozornost, je popsána ve Vyhodnocení vlivů ZÚR JMK na udržitelný rozvoj území v příloze č. 3 „Informativní údaje k územním rezervám“. Účelem informativního přehledu je upozornit na skutečnosti, kterým je nutné se při budoucím prověřování věnovat, tj. neměly by být opomenuty. U územní rezervy pro lokalitu Čučice je v Upozornění SEA uvedeno mimo jiné věnovat pozornost minimalizaci vlivů na zvláště chráněná území přírody PR Údolí Oslavy a Chvojnice, na lokality soustavy NATURA – EVL Údolí Oslavy a EVL Údolí Chvojnice, na minimalizaci vlivů na přírodní park Oslava a na zachování funkcí skladebných částí ÚSES.

Pořadí	N 34	Datum	03.06.2016	KEVIS kód	–	Č. j.	JMK 85730/2016
Obec (identifikační údaje)		název města:	město Dolní Kounice				
		osoba oprávněná jednat jménem města:	Ing. Radka Formánková, starostka				
Adresa / sídlo		Masarykovo nám. 66/2, 664 64 Dolní Kounice					
Téma		Hospodářství vodní					
Téma – jiné							
Námitka							
<u>Území dotčené námitkou:</u>							
lokalita územní rezervy Čučice LAPVR01							
<u>Obsah námitky:</u>							
V rámci projednávání návrhu ZÚR JMK a následného vyhodnocení námitek a připomínek požadujeme zrušení a naprosté vyřazení (vypuštění) lokality územní rezervy Čučice LAPVR01 z návrhu ZÚR JMK.							
Nesouhlasíme s držením lokality Čučice v ZÚR JMK ve smyslu územní rezervy vyplývající z Generelu LAPV, a tím zároveň nesouhlasíme se záměrem výstavby Vodního díla Čučice na řece Oslavě v Přírodním parku Oslava a Přírodní rezervaci Údolí Oslavy a Chvojnice.							
Nesouhlasíme ani s jakýmkoli jiným podobným záměrem na výstavbu přehrady, nádrže či jiného podobného vodního díla na řece Oslavě, ať již v Přírodním parku Oslava, Přírodní rezervaci Údolí Oslavy a Chvojnice, nebo kdekoli jinde na jejím horním nebo dolním toku, pokud by byl zvažován.							
<u>Odůvodnění námitky:</u>							
Chápeme, že celá republika je v podstatě jen odtokovou oblastí z rozhraní jednoho z hlavních evropských rozvodí a je závislá na vodě z atmosférických srážek, kterou je nutno zadržet, a která rovněž dotuje spodní vody a současná perioda ve změně klimatu je pro srážky velmi nepříznivá. Obecně namítáme, že existují vhodnější							

lokality pro stavbu přehrad, jak z pohledu morfologického, hydrologického, tak především geologického. Existují tedy nejen vhodnější lokality, ale především však jiné způsoby zadržování vody v krajině. Věříme, že vůči odpovědnosti k našim potomkům budou bezpochyby tyto další způsoby, jak se vyrovnat s eventuálním nedostatkem vodních zdrojů, zvažovány. Vybudování vodní nádrže je snad posledním možným krokem po vyčerpání všech dalších technických možností.

Aktuální znění politiky územního rozvoje ČR ukládá kraji na základě Generelu LAPV vymezit lokality chráněné pro akumulaci povrchových vod jako územní rezervy do Zásad územního rozvoje. Lokalita Čučice jako rezerva byla z pozice nadřazeného dokumentu mechanicky převzata, bez dalšího odůvodnění a posouzení, v plném rozsahu, jako plocha pro prověření možného budoucího umístění vodní nádrže. Upozorňujeme však, že v rámci aktualizace Generelu LAPV bylo vzneseno několik zásadních námitek a nesouhlasných stanovisek obcí kraje Vysočina ve vazbě na lokalitu LAPVR 01 vůči MZE, které ústy RNDr. Punčocháře uvedlo, že daná nesouhlasná stanoviska s lokalitou Čučice budou směřovat k vyjmutí lokality z Generelu a zařazení do Přílohy jako profil s tím, že nyní je postačující hájení prostřednictvím ochrany přírody (lokalita leží na území přírodní rezervace). Hájení území tímto způsobem považujeme za naprosto dostatečné, protože nedojde ke znehodnocení této plochy ať již výstavbou nebo dalšími vlivy, tak aby došlo v daných podmínkách k nenahraditelné možnosti zachycení vod v krajině.

Obecně lze vnímat fakt, že morfologie a hydrologické podmínky se jeví jako vhodné, nicméně právě morfologie daného území přímo vybízí k jiným technickým řešením zachycování vody v prostředí z pohledu nenarušení krajiny, zachování biodiverzity a přírodě blízkým řešením zabezpečujícím dostatečnou retenci vody v krajině a její následné využití jako strategické suroviny. V rámci návrhu ZÚR není významně zhodnocen tento fakt, směřující například k realizaci využití technologií infiltrace povrchových vod do nových vodárenských zdrojů, hrazení malých přítoků apod. Z daného důvodu požadujeme v rámci ZÚR také samostatné zpracování posouzení opravy a využití stávajících pevných jezů a jejich vzdutí na toku řeky Oslavy, jak v rámci území LAPVR 01 (určené ke zrušení), tak na toku pod ním, tzn. I řeky Jihlavy.

Jedná se například i o jez na řece Jihlavě v Dolních Kounicích. Tato nekvalitně provedená vodní stavba vybudovaná v 80. letech minulého století, na rozdíl od starého jezu, znemožnila samočistící schopnost řeky, která je nyní až po korunu jezu zanesena bahnem. Objem zadržené vody nad jezem je proto minimální. Pro účelné zadržování vody v krajině je tedy např. žádoucí vyčištění koryta řeky Jihlavy nad jezem a provedení účelných stavebních úprav jezu v Dolních Kounicích.

Realizace těchto a podobných opatření je pro krajinu i životní a sociální prostředí ekonomicky, technicky a také ekologicky nesrovnatelně výhodnější.

O přehradě „Čučice“ se uvažovalo již v průběhu 60-tých let, proto byla lokalita poměrně podrobně geologicky zkoumána. Byly provedeny i zkušební vrtky. Většinou tvoří tamní horniny rula. Její místní formu tvoří převážně pararuly. Ty jsou náchylné k vrstevnaté odlučnosti, což by pro uvedené dílo ale nebylo až tak vážným problémem.

V rámci průzkumu byl ale objeven hlubinný zlom, zasahující do značné části údolí. Ten by při větším zatížení zadrženou vodní masou velmi pravděpodobně propouštěl zadrženou vodu, případně by následkem mohla být i nestabilita hrází tělesa. Utěsnění takového zlomu je i dnes velmi problematické, a ekonomicky je to naprostá katastrofa. Z uvedených důvodů bylo od dalších plánů na stavbu v minulém století upuštěno. Na základě těchto skutečností není jasno, proč zpracovatel ZÚR nezhodnotil tyto skutečnosti a pouze mechanicky převzal podklady z Generelu LAPV. Ačkoliv jsou možnosti stavebních materiálů nesrovnatelné s obdobím 60-tých let, ekonomicky je záměr stále naprosto nepřijatelný. O škodách ekologických a estetických a bezpečnostním riziku ani nemluvě.

Požadujeme, aby zpracovatel ZÚR na základě provedených geologických průzkumů zrušil a upustil od dalšího uvažování s územní rezervou-lokalitou LAPVR 01 Čučice, také z důvodů neproveditelnosti záměru z pohledu geologické stavby území.

U lokality rezervy LAPVR 01 nelze uvažovat jako o lokalitě dostatečně vodohospodářsky efektivní, bez vážných a zjevných střetů se zastavěnými územími především na dolním toku pod uvažovaným VD či, a to především, s významnými zájmy ochrany přírody a krajiny. U této lokality je zjevný a výrazný právě střet s veřejným zájmem ochrany přírody a krajiny. Nelze pominout významné prvky, kterými jsou Přírodní park Oslava, uvnitř něj Přírodní rezervace Údolí Oslavy a Chvojnice a neopominutelný fakt, projednávání návrhu vyhlášení Národní přírodní rezervace Soutok Oslavy a Chvojnice. Již tento fakt dává jasný signál nesmírného národního přírodního a krajinného a ochranného významu této lokality a je ve střetu se v ZÚR deklarovanou a textově velmi obecně odůvodněnou plochou LAPVR 01 Čučice. Při zohlednění národních zájmů ochrany přírody a krajiny i ve

vazbě na Generel LAPV je držení rezervy Čučice potom také v rozporu s uvedeným Generelem, neboť se jedná o území, kde je územní ochrana zabezpečena prostřednictvím zákona 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny a tudíž i v rozporu s návrhem ZÚR JMK, resp. opačně.

Chápeme, že Generel není samotným plánem výstavby vodních nádrží, ale podkladem, podle kterého se prostřednictvím územního plánování, v tomto případě ZÚR, zajistí využívání stanovených území tak, že nedojde k znemožnění nebo podstatnému ztížení možné realizace konkrétní vodní nádrže v budoucnu za předpokladu, že budou vyčerpány možnosti ostatních adaptačních opatření k zajištění vodohospodářských služeb, a kdy dopady klimatických změn nebudou řešitelné jinými prostředky pro jejich neproveditelnost nebo pro jejich neúměrné náklady. Na základě této skutečnosti požadujeme, aby se zpracovatel ZÚR jasně vypořádal s návrhem možných jiných řešení adaptačních opatření v dané lokalitě, které povedou k zajištění vodohospodářských služeb. Požadujeme zpracování studie těchto konkrétních opatření a jejich zhodnocení z pohledu technických, ekonomických, ekologických a její zpracování do ZÚR JMK namísto uvedené lokality LAPVR01 Čučice. Lze uznat, že velké nádrže nadlepšují minimální průtok a snižují průtokové extrémy (ty jsou ale pro přírodu někdy nutné), vytváří zásobu pro potřeby lidí. Nicméně nezadržují vodu v krajině, ale pouze v nádrži. Lokálně mírně ochladí odparem mikroklima v horku, ale dosah jsou jen stovky metrů do okolí – kvalitně spravovaná krajina funguje lépe. V době sucha silně odpařují vodu, a to v době, kdy již vegetace neodpařuje, neboť nemá kde brát. V případě objemu uvažované nádrže a její ploše ve vztahu k územní rezervě LAPVR01 lze předpokládat výpar z volné hladiny až 40 l/s, což je v suchém období zhruba průtok celé říčky Chvojnice.

Záměr vodního díla v takovém umístění a rozsahu, pro který jsou v ZÚR JMK vymezením územní rezervy LAPVR01 Čučice zcela bezesporu vytvořeny předpoklady, by prakticky zlikvidoval regionální biokoridor RK1479 a výrazně negativně by narušil ekosystémy a trvale existující organismy v regionálním biocentru RBC1806. Ač se jedná o územní rezervu, která má pouze prověřit možné budoucí využití a umístění ploch ve smyslu § 28a zákona č. 254/2001 Sb. (o vodách a o změně některých zákonů ve znění pozdějších předpisů), tak se v kontextu aktuálně zadané technicko-ekonomické studie „Oslava, vodní dílo Čučice“ zcela evidentně jedná o plochu pro umístění rozsáhlého technického díla – údolní vodní nádrže.

V rámci jedné dokumentace ZÚR JMK ovšem nelze z logiky věci vymezovat a přijímat protichůdné koncepce a záměry. Územní rezerva LAPVR01 Čučice vytváří podmínky pro záměr, který by měl na funkci biocentra stejně negativní vliv jako např. rozsáhlý průmyslový areál nebo nadmístní dopravní stavba. Účel, rozsah a umístění plochy územní rezervy LAPVR01 jsou v přímém rozporu s požadavky na uspořádání a využití území, které jsou v ZÚR JMK stanoveny v bodě (264), kde jsou uvedeny pro plánování a usměrňování územního rozvoje v plochách a koridorech nadregionálního a regionálního ÚSES zejména tyto požadavky na uspořádání a využití území: „Plochy a koridory pro nadregionální a regionální ÚSES chránit před změnou ve využití území, která by znemožnila založení vymezené skladebné části ÚSES v budoucnosti. Zejména chránit území koridorů před zástavbou či změnami ve využití území, které by v budoucnosti znemožnily souvislé propojení biokoridoru, ačkoliv v současnosti územní předpoklady pro souvislé propojení existují.“ Z uvedeného plyne, že rozsáhlé vodní dílo představuje takovou změnu ve využití území, která nenávratně znemožní souvislé propojení regionálního ÚSES a povede k praktické likvidaci regionálního biokoridoru RK1479. Přitom je nutné si uvědomit fakt, že se v případě RK1479 a RBC1806 nejedná pouze o migraci a trvalou existenci druhů vázaných na vodní ekosystémy (migraci některých lze částečně kompenzovat technickými opatřeními na vodních dílech), ale především o komplexní pestrou mozaiku stanovišť v unikátním hluboce zaříznutém říčním údolí od skal a skalních stepí, pastvin, lesostepí a řídkých lesů po bučiny. Unikátnost území byla opakovaně doložena jak entomologickými, tak botanickými průzkumy. Bylo zde nalezeno téměř 800 druhů cévnatých rostlin, z nich je více než pětina zařazena v červeném seznamu vzácných a ohrožených druhů. K negativnímu ovlivnění těchto stanovišť a ÚSES by navíc nedošlo pouze přímo zatopením, ale také sekundárně např. negativním ovlivněním mikroklimatu.

Dále namítáme, že předmětná územní rezerva LAPVR01 Čučice vytváří podmínky pro záměr, který je v přímém rozporu se stanovenými cílovými charakteristikami krajiny a stanovenými územními podmínkami pro jejich zachování nebo dosažení uvedenými v ZÚR JMK v kapitole F. Územní rezerva LAPVR01 je vymezena částečně v krajinném typu 30 (Tišovsko-ivančický) a částečně v krajinném typu 32 (Domašovský).

Pro krajinný typ Tišovsko-ivančický jsou v cílových charakteristikách uvedeny jako významné vodní toky s hodnotnými doprovodnými porosty. V bodě (410) je stanoven požadavek na uspořádání a využití území „podporovat zachování a obnovu přirozeného vodního režimu vodního toku“. Jako úkol pro územní plánování je stanoveno „vytvářet územní podmínky pro revitalizační opatření na vodních tocích a jejich nivách“ a dále „na území přírodních parků vytvářet územní podmínky pro důslednou ochranu krajinného rázu“. Připomínáme, že

plocha územní rezervy LAPVR01 Čučice je vymezena na území Přírodního parku Oslava.

Pro krajinný typ Domašovský jsou v cílových charakteristikách uvedeny jako významné krajiny hluboce zaříznutých lesních a místy skalnatých údolí. V bodě (414) je stanoven požadavek na uspořádání a využití území „podporovat opatření pro zachování krajiny s pestrá strukturou využití území“. Jako úkol pro územní plánování je stanoveno „vytvářet územní podmínky pro zajištění prostupnosti krajiny, na území přírodních parků vytvářet územní podmínky pro důslednou ochranu krajinného rázu“.

Z uvedeného plyne, že záměr rozsáhlého vodního technického díla, pro který jsou vymezením územní rezervy LAPVR01 Čučice vytvořeny předpoklady, je zcela evidentně v rozporu se stanovenými územními podmínkami pro zachování cílových charakteristik krajiny a je protichůdný s úkoly pro územní plánování stanovenými v kapitole F. Rozsáhlé vodní dílo – v rozsahu a umístění územní rezervy LAPVR01 – by mělo nevratně a výrazně negativní vliv na přirozený vodní režim, krajinný ráz (včetně narušení území přírodního parku), biodiverzitu a krajinnou strukturu území.

S držením lokality rezervy LAPVR 01 tedy nesouhlasíme, vymezení této lokality zakládá zjevný rozpor se zájmy ochrany přírody a krajiny v místě vymezené rezervy v kontextu se skutečností, které představuje řízení o vyhlášení NPR, tato lokalita je pak v rozporu s metodikou Generelu LAPV při zařazení lokalit a tím nemůže být uvažována ani v návrhu ZÚR.

Záměr a existence rezervy dále povede k nevratnému negativnímu zásahu do turistického a rekreačního využití údolí Oslavy a Chvojnice a k nezhojitelné ráně na odkazu i současnosti trampingu spojeným s tímto, v České republice unikátním, územím. Stejný negativní dopad se pak projeví na negativním hospodářském rozvoji cestovního ruchu a rozvoji služeb celého regionu.

To vše nemůže přiměřeně a v kontextu s jinými možnými, bohužel, ani neuvažovanými, technickými řešeními ospravedlnit deklarovaný cíl záměru, tj. vodárenský účel rezervy pro VN Mostiště, akumulací účel (doplňkový zdroj pro JE Dukovany, nadleňování průtoků na dolním toku Oslavy), lokální protipovodňová ochrana a případná možnost energetického využití.

Účel rezervy vodárenských zdrojů je možno řešit jinými, účelnějšími, efektivními a především ekonomicky vhodnějšími variantami. Tento fakt je zcela pomíjen a je nutno jej v kontextu s rezervou LAPVR 01, ale i dalšími, dopracovat a rozvinout, což navrhuje jako další krok, který by vedl k možnému úspěšnému projednání a budoucímu schválení ZÚR JMK. Doplňkový zdroj pro JE Dukovany je diskutabilní, neboť potřeba technologické vody pro JE Dukovany z rezervy Čučice není dosud doložena žádným technickým podkladem, ani žádnou relevantní studií. Zásadní skutečností je potom z tohoto pohledu, 13.5.2016, vydané prohlášení ČEZu, JE Dukovany, které jasně říká, že výstavba nové přehrady na řece Oslavě není pro provoz elektrárny potřeba.“

Velmi diskutabilní až zavádějící je lokální protipovodňová ochrana. Co by bylo chráněno, jakým způsobem a proč? Historická křivka průtoků a událostí za poslední století jednoznačně zpochybňuje tento důvod a lze jej považovat pouze za zástupný.

Protipovodňová ochrana je nepochybně součástí ochrany životů, zdraví a majetkových hodnot, což je základní povinnost státu zašitá předpisem nejvyšší právní síly – ústavním zákonem o bezpečnosti České republiky, ale z pohledu protipovodňového působení případného VD lze tento fakt řešit zcela jinými způsoby, což je záležitostí správce toku. Sám tento správce toku, tedy Povodí Moravy, uvádí, že v předmětném území zasahuje jen minimálně.

Co se týká možného energetického využití, to je samozřejmě věcí, která může mít reálný základ, ovšem z pohledu významnosti a možnosti jiných zdrojů jde pouze o případný důsledek.

Množství obyvatel nejen našeho regionu má v živé paměti zaplavení území údolí řeky Jihlavy a asi těžko si lze představit, že by něco podobného potkalo vedlejší údolí řeky Oslavy a Chvojnice. Jsme si vědomi toho, že budoucí hospodaření s vodou vzhledem k budoucím klimatickým změnám je a bude velkým problémem. Přesto však se domníváme, že zájem ochrany přírody by v tomto případě měl zjevně být nadřazen ostatním zájmům.

K této aktuální situaci zaujímá negativní postoj také zájmové sdružení SOS Oslava a účastníci Petice proti přehradě na řece Oslavě – Zachraňme údolí Oslavy, která právě probíhá nejen v rámci JMK, ale v celé České republice a je masivně podporována mnoha tisíci občany a její významná podpora zaznívá i ze zahraničí.

Na závěr zdůrazňujeme, že údolí Oslavy a Chvojnice ve stávající podobě – ojedinělé, přírodě blízké říční krajiny, místy se prolínající s usměrněnou chatovou rekreací, s řadou nesmírně cenných přírodních lokalit a biodiverzity rostlinných a živočišných druhů – chápeme jako základ identity nejen našeho regionu a Jihomoravského kraje, ale také základ identity naší vlasti. Ze všech těchto uvedených důvodů, a mnoha důvodů dalších, je třeba tuto

poslední ojedinělou říční krajinu hluboko zaříznutého údolí řeky Oslavy a Chvojnice zachovat občanům této země a budoucím generacím v nedotčené podobě!

Příloha č. 1: Usnesení rady města Dolní Kounice č. 4/2016 ze dne 25.5.2016

Vyhodnocení námitek

Z hlediska věcného obsahu byla v předmětném podání formulována jedna námitka. Námitka je samostatně odůvodněna. Z textu podání vyplývá, že námitka se vztahuje k území dotčenému plochou územní rezervy LAPVR 01 lokalita Čučice.

Námitka, uvádějící, že město Dolní Kounice požaduje „zrušení a naprosté vyřazení (vypuštění) lokality územní rezervy Čučice LAPVR01 z návrhu ZÚR JMK“, nesouhlasí „s držením lokality Čučice v ZÚR JMK ve smyslu územní rezervy vyplývající z Generelu LAPV“, tím zároveň nesouhlasí „se záměrem výstavby Vodního díla Čučice na řece Oslavě v Přírodním parku Oslava a Přírodní rezervaci Údolí Oslavy a Chvojnice“ a nesouhlasí ani „s jakýmkoli jiným podobným záměrem na řece Oslavě nebo kdekoliv jinde na horním nebo dolním toku“, **se zamítá.**

Odůvodnění:

K požadavku města Dolní Kounice na zrušení a naprosté vyřazení (vypuštění) územní rezervy LAPVR01 lokalita Čučice z návrhu ZÚR JMK, nesouhlasu s držením lokality Čučice v ZÚR JMK ve smyslu územní rezervy vyplývající z Generelu LAPV a nesouhlasu se záměrem výstavby přehrady, nádrže či jiného podobného vodního díla na řece Oslavě uvádíme následující:

Plochy územních rezerv jsou v ZÚR JMK navrženy z důvodů územní ochrany těchto ploch pro případné řešení dopadů klimatické změny, především pro snížení nepříznivých účinků povodní a sucha, v dlouhodobém horizontu (v příštích padesáti až sto letech). Vodní zdroje České republiky jsou naprosto závislé na srážkách a rozkolísanosti srážko-odtokového systému. V důsledku klimatických změn se množství ročních srážek příliš nemění, ale lze očekávat změnu jejich časového rozložení, prodlužují se bezesrážková období a zvyšuje se výskyt extrémních jevů (povodně a sucha). Zajištění zdrojů vody pro obyvatelstvo je veřejným zájmem, který hájí MZe a MŽP prostřednictvím uplatňování Generelu území chráněných pro akumulaci povrchových vod a základních zásad využití těchto území (dále také „Generel LAPV“). Generel LAPV byl pořízen dle § 28a zákona č. 254/2001 Sb., o vodách a o změně některých zákonů (vodní zákon), ve znění pozdějších předpisů (dále také vodní zákon).

V návrhu Zásad územního rozvoje Jihomoravského kraje (ZÚR JMK) jsou lokality morfologicky, geologicky a hydrologicky vhodné pro akumulaci povrchových vod (LAPV) vymezeny v souladu s článkem (167) PÚR, který krajům ukládá úkol územně chránit plochy pro LAPV na základě Generelu LAPV. Cílem Generelu LAPV je dlouhodobá ochrana těchto území pro případné řešení dopadů klimatických změn. Hlavními důvody pro hájení území výhledových lokalit jsou:

- a) Česká republika leží na rozhraní jednoho z hlavních evropských rozvodí a je závislá na vodě z atmosférických srážek, kterou je nutné zadržet a která rovněž dotuje podzemní vody
- b) voda je základní a strategickou surovinou podmiňující udržení dosažené úrovně lidské společnosti
- c) předpovědní modely předpokládají, že se postupně vyskytne změna klimatu s předpokládaným nepříznivým vlivem na vodní zdroje
- d) vodní nádrž nelze realizovat kdekoliv – stěžejní jsou morfologické, hydrologické a geologické podmínky ve vytipovaném území
- e) vymezené území nesmí být zatíženo negativními vlivy (znečištěním, významnou veřejnou infrastrukturou, kompaktní zástavbou apod.)
- f) navržené lokality vhodné pro výstavbu vodních nádrží jsou jedinečné a nenahraditelné, jejich územní ochrana je dlouhodobou záležitostí datovanou již do minulého století, naposledy formou směrného vodohospodářského plánu, nyní Generelu LAPV
- g) v neposlední řadě při rozhodnutí o realizaci bude vždy rozhodovat veřejný zájem

Konkrétně LAPV Čučice je v návrhu ZÚR JMK vymezena na vodním toku Oslava jako plocha územní rezervy LAPVR 01. Z Generelu LAPV vyplývá, že potencionálně by měla sloužit jako rezerva pro vodárenský zdroj VN Mostiště (dle studie dopadů klimatické změny dojde k poklesu kapacity vodního zdroje Mostiště až o 57%),

zároveň se uvažuje jako záložní zdroj vody pro JE Dukovany a dále může zajistit lokální protipovodňovou ochranu sídel a nadlepšování ekologických průtoků na dolním úseku Oslavy. Lokalita Čučice je zařazena mezi lokality strategické, tj. kategorie A. Kategorie A znamená, že jde o území, jejichž vodohospodářský význam spočívá především ve schopnosti vytvořit či doplnit zdroje pro zásobování pitnou vodou, a případně plnit i další funkce, především pozitivní ovlivnění odtokových poměrů velkých povodí. Kategorie A dále znamená, že u této LAPV jde o území, u něž byla potřeba dlouhodobého hájení pořízeným Generelem LAPV potvrzena. Lokalita bude územně hájena i nadále ve vztahu ke zpřesňování prognóz vývoje klimatické změny a zejména v návaznosti na realizace relevantních opatření přijatých v plánech povodí, které svými efekty mohou přispět ke zmírnění dopadů klimatické změny a tedy i ke snižování případné potřeby samotných vodních nádrží.

Vymezení ploch pro LAPV na území Jihomoravského kraje tedy vychází z požadavků Generelu LAPV, ve kterém byla již provedena minimalizace lokalit oproti původním plánům, proto není žádoucí lokality vypouštět. Vymezení územních rezerv pro LAPV v návrhu ZÚR JMK je třeba vnímat jako opatření v rámci předběžné opatrnosti, tj. jako ochranu území před jeho změnami, které by znemožnily nebo podstatně ztížily budoucí zvažované využití (§ 36 odst. 1 stavebního zákona).

Pro ochranu LAPV orgány územního plánování Generel LAPV stanovuje podmínky využití území, které jsou uvedeny v Odůvodnění ZÚR JMK v části „(k bodům 336 – 339)“ na str. 259. Smyslem předmětných podmínek je neomezovat současné činnosti v územích chráněných pro akumulaci povrchových vod nad míru nezbytně nutnou a naopak umožnit prostřednictvím územních plánů využití těchto území, které by bylo v souladu s § 28a odst. 1 vodního zákona a zohledňovalo předpokládaný časový horizont (příštích padesát až sto let).

K informaci, že v rámci aktualizace Generelu LAPV vyjádřily obce svůj nesouhlas s lokalitou Čučice, považuje pořizovatel ZÚR JMK za důvodné upřesnit, že v případě Generelu LAPV se jedná o dokument MZE a MŽP, tj. o dokument mimo působnost územního plánování. Námitky a nesouhlasná stanoviska uplatněná v rámci projednání tohoto dokumentu se tudíž nemohou z logiky věci vztahovat k zásadám územního rozvoje jako takovým. Rovněž tak tvrzení, že existují vhodnější lokality.

K tvrzením, že „*morfologie daného území přímo vybízí k jiným technickým řešením zachycování vody*“, „*vybudování vodní nádrže je snad posledním možným krokem po vyčerpání všech dalších technických možností*“, „*nevhodnosti lokality z hlediska geologické stavby území atd...*“, pořizovatel konstatuje, že součástí Generelu LAPV je protokol o pořízení Generelu LAPV, podepsaný v září 2011 ministry zemědělství a životního prostředí, ve kterém se mj. uvádí, že Generel LAPV „*není plánem výstavby vodních nádrží, ale pokladem, podle kterého se prostřednictvím územního plánování zajistí využívání stanovených území tak, že nedojde k znemožnění nebo podstatnému ztížení možné realizace konkrétní vodní nádrže v budoucnu za předpokladu, že budou vyčerpány možnosti ostatních adaptačních opatření k zajištění vodohospodářských služeb a kdy dopady klimatické změny nebudou řešitelné jinými prostředky pro jejich neproveditelnost nebo pro jejich neúměrné náklady.*“ Tímto způsobem je garantováno, že budou nejen zvažovány, ale primárně upřednostňovány jiné způsoby zadržování vody v krajině než výstavbou vodních nádrží.

Pořizovatel zásadně nesouhlasí s tvrzením, že lokalita Čučice byla jako rezerva z pozice nadřazeného dokumentu mechanicky převzata bez dalšího odůvodnění a posouzení. Povinnost územní ochrany LAPV na základě Generelu LAPV ukládá všem krajům článek (167) PÚR. Závaznost PÚR pro pořízení zásad územního rozvoje je přímo stanovena stavebním zákonem (§ 31 odst. 4). Povinnost pořídit Generel LAPV jako odborný vodohospodářský podklad pro PÚR a ÚPD, (v tomto případě pro ZÚR JMK) je ustanovením § 28a odst. 2 vodního zákona uložena Ministerstvu zemědělství v dohodě s Ministerstvem životního prostředí. V návrhu ZÚR JMK jsou postupem podle stavebního zákona zkoordinovány záměry jednotlivých LAPV z Generelu LAPV s ostatními záměry obsaženými v ZÚR JMK. Vlivy ZÚR JMK jsou v souladu se stavebním zákonem posouzeny ve „Vyhodnocení vlivů ZÚR JMK na udržitelný rozvoj území“ v rozsahu podle Přílohy č. 5 Vyhlášky 500/2006 Sb., jehož součástí je hodnocení vlivů na životní prostředí v rozsahu stanoveném přílohou stavebního zákona.

V návrhu Zásad územního rozvoje Jihomoravského kraje (ZÚR JMK) jsou lokality morfologicky, geologicky a hydrologicky vhodné pro akumulaci povrchových vod (LAPV) vymezeny v souladu s článkem (167) PÚR, který krajům ukládá úkol územně chránit plochy pro LAPV na základě Generelu LAPV.

K tvrzení, že u této lokality je zjevný a výrazný střet s veřejným zájmem ochrany přírody a krajiny a dále, že „*Při zohlednění národních zájmů ochrany přírody a krajiny i ve vazbě na Generel LAPV je držení rezervy Čučice potom také v rozporu s uvedeným Generelem, neboť se jedná o území, kde je územní ochrana zabezpečena prostřednictvím zákona 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny a tudíž i v rozporu s návrhem ZÚR JMK, resp. opačně.*“ považuje pořizovatel za důvodné uvést následující:

K předmětné lokalitě existují dva veřejné zájmy, zájem vodohospodářský a zájem ochrany přírody (území NATURA). Podle stavebního zákona se stanovené využití územní rezervy v rámci vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území z hlediska vlivů na životní prostředí a evropsky významné lokality a ptačí oblasti (NATURA) neposuzuje. Smyslem územní rezervy dle § 36 odst. 1 stavebního zákona je na základě principu předběžné opatrnosti chránit vymezené území tak, aby dosavadní využití nebylo měněno způsobem, který by znemožnil nebo podstatně ztížil prověřované budoucí využití. Účelem územní rezervy není prokazovat veřejný zájem, případně, který veřejný zájem je převažující. To bude předmětem řešení v případě, kdy předmětné území bude prověřováno pro možnost akumulace vody. To znamená, že takový záměr nelze umístit bez prověření potřeby jeho realizace a plošných nároků. Až po tomto prověření lze v rámci aktualizace ZÚR plochu územní rezervy změnit na plochu, která umožní realizaci uvedeného účelu, anebo územní rezervu vypustit.

K tvrzení, že „Záměr vodního díla v takovém umístění a rozsahu, pro který jsou v ZÚR JMK vymezením územní rezervy LAPVR01 Čučice zcela bezesporu vytvořeny předpoklady, by prakticky zlikvidoval regionální biokoridor RK1479 a výrazně negativně by narušil ekosystémy a trvale existující organismy v regionálním biocentru RBC1806“ a dále, že „Územní rezerva LAPVR01 Čučice vytváří podmínky pro záměr, který by měl na funkci biocentra stejně negativní vliv jako např. rozsáhlý průmyslový areál nebo nadmístní dopravní stavba...“ považuje pořizovatel za důvodné uvést následující:

V rámci ZÚR JMK se nejedná o protichůdné záměry, neboť smyslem územní rezervy dle § 36 odst. 1 stavebního zákona je na základě principu předběžné opatrnosti chránit vymezené území tak, aby dosavadní využití nebylo měněno způsobem, který by znemožnil nebo podstatně ztížil prověřované budoucí využití. Územní rezerva jako taková fakticky tudíž realizaci záměru neumožňuje, nýbrž chrání předmětné území na základě principu předběžné opatrnosti a to do doby, než bude možné na základě prověření o záměru rozhodnout. Viz také výše uvedené k údajnému střetu mezi zájmy vodohospodářskými a zájmy ochrany území NATURA.

Rovněž k tvrzení, že „předmětná územní rezerva LAPVR01 Čučice vytváří podmínky pro záměr, který je v přímém rozporu se stanovenými cílovými charakteristikami krajiny a stanovenými územními podmínkami pro jejich zachování nebo dosažení uvedenými v ZÚR JMK v kapitole F.“, neboť je vymezena částečně v krajinném typu 30 Tišnovsko-ivančickém a částečně v krajinném typu 32 Domašovském, nelze než odkázat na předchozí upřesnění k potencionálním střetům.

K požadavkům města Dolní Kounice obsaženým v podání, a to zejména:

- a) v rámci ZÚR samostatně zpracovat posouzení opravy a využití stávajících pevných jezů a jejich vzduť na toku řeky Oslavy na území LAPVR 01 i na toku pod ním, tzn. I řeky Jihlavy
- b) aby zpracovatel ZÚR na základě provedených geologických průzkumů zrušil a upustil od dalšího uvažování s územní rezervou LAPVR 01, také z důvodů neproveditelnosti záměru z pohledu geologické stavby území
- c) aby se zpracovatel ZÚR na základě toho, že „Generel LAPV není plánem výstavby vodních nádrží ... (viz citace z protokolu o pořízení Generelu LAPV výše) jasně vypořádal s návrhem možných jiných řešení adaptačních opatření v dané lokalitě, které povedou k zajištění vodohospodářských služeb. Město požaduje zpracování studie těchto konkrétních opatření a jejich zhodnocení z pohledu technických, ekonomických, ekologických a její zpracování do ZÚR JMK namísto uvedené lokality LAPVR01 Čučice.

pořizovatel ZÚR JMK konstatuje, že předmětné požadavky nejsou, s ohledem na ust. § 36 stavebního zákona, relevantní vůči pořizovaným ZÚR JMK.

Požadavek vážící se k případným opravám stávajících pevných jezů lze v souladu se stavebním zákonem a vodním zákonem uplatnit k příslušnému vodoprávnímu úřadu. Požadavek na upuštění od záměru na základě geologických průzkumů je třeba uplatnit v souladu s vodním zákonem k Ministerstvu zemědělství a Ministerstvu životního prostředí, jakožto ústředním vodoprávním úřadům zodpovědným za pořízení a aktualizace Generelu LAPV. K požadavku, aby se zpracovatel ZÚR vypořádal s návrhem možných jiných řešení, uvádíme, že přímo v předmětném protokolu o pořízení Generelu LAPV je deklarováno, že k realizaci konkrétní vodní nádrže v budoucnu dojde za předpokladu, že budou vyčerpány možnosti ostatních adaptačních opatření k zajištění vodohospodářských služeb a kdy dopady klimatické změny nebudou řešitelné jinými prostředky pro jejich neproveditelnost nebo pro jejich neúměrné náklady.

Požadované je tedy v působnosti příslušných resortních ministerstev, zejména Ministerstva zemědělství a Ministerstva životního prostředí a příslušných vodoprávních úřadů.

K tvrzením, že „existence rezervy povede k nevratnému negativnímu zásahu do turistického a rekreačního

využití údolí Oslavy a Chvojnice“ a „negativní dopad se pak projeví na negativním hospodářském rozvoji cestovního ruchu a rozvoji služeb celého regionu“ atd., pořizovatel ZÚR JMK konstatuje, že město Dolní Kounice v podání uvádí: „O této přehradě se uvažovalo již v průběhu 60-tých let, proto byla lokalita poměrně podrobně geologicky zkoumána.“ Městu Dolní Kounice je tudíž známo, že záměr je sledován již od minulého století. O újmě tímto způsobné (a to na rozvoji hospodářského a ekonomického potenciálu, na turistickém a rekreačním využití) se však v podání nic neuvádí. Generel LAPV je pro ZÚR odborným vodohospodářským podkladem, který navazuje na předešlé podklady a zahrnuje v sobě aktualizované, v současné době platné výstupy dlouhodobých odborných zkoumání a prověřování předmětných lokalit z hlediska vodohospodářských zájmů. Revizi odborných podkladů, jakým bezesporu Generel LAPV je, však orgánům územního plánování stavební zákon neumožňuje. Pořizovateli ZÚR JMK nezbyvá než konstatovat, že požadavky směřující vůči jiným řešením vodárenských zdrojů, účelu LAPV Čučice (zejm. energetického využití pro JE Dukovany) atd. jsou v působnosti příslušných resortů, zejm. Ministerstva zemědělství, Ministerstva životního prostředí a Ministerstva průmyslu a obchodu. Stavební zákon konkretizovaný článkem (167) PÚR krajům z hlediska územního plánování ukládá úkol územně chránit plochy pro LAPV na základě Generelu LAPV (k závaznosti PÚR a vymezení územních rezerv pro LAPV v ZÚR JMK viz výše). V území je i nadále možno činit změny, ovšem s výjimkou těch, které by znemožnily či podstatně ztížily budoucí využití území způsobem, pro nějž má být území prověřeno. Vzhledem k tomu, že vymezením územní rezervy nedochází ke změně ve využití území co do vlivů na životní prostředí, se situace v území v zásadě stabilizuje.—Vymezení územní rezervy v ZÚR JMK situaci v území (tj. dosavadní využívání území) nijak nemění a v podstatě potvrzuje stávající využití území.

Závěrem považuje pořizovatel ZÚR JMK za potřebné zdůraznit, že ačkoli se podle § 36 odst. 1 stavebního zákona územní rezervy z hlediska vlivů na životní prostředí neposuzují, problematika, které musí být při prověřování možností budoucího využití pro daný účel a při upřesnění vymezení předmětné plochy věnována zvýšená pozornost, je popsána ve Vyhodnocení vlivů ZÚR JMK na udržitelný rozvoj území v příloze č. 3 „Informativní údaje k územním rezervám“. Účelem informativního přehledu je upozornit na skutečnosti, kterým je nutné se při budoucím prověřování věnovat, tj. neměly by být opomenuty. U územní rezervy pro lokalitu Čučice je v Upozornění SEA uvedeno mimo jiné věnovat pozornost minimalizaci vlivů na zvláště chráněná území přírody PR Údolí Oslavy a Chvojnice, na lokality soustavy NATURA – EVL Údolí Oslavy a EVL Údolí Chvojnice, na minimalizaci vlivů na přírodní park Oslava a na zachování funkcí skladebných částí ÚSES.

Pořadí	N 35	Datum	03.06.2016	KEVIS kód	–	Č. j.	JMK 85760/2016
Obec (identifikační údaje)		název obce:	obec Senorady				
		osoba oprávněná jednat jménem obce:	Vladimír Novák, starosta				
Adresa / sídlo		Senorady 120, 675 75 Pošta Mohelno					
Téma		Hospodářství vodní					
Téma – jiné							
Námítka Zastupitelstvo obce Senorady projednalo a schválilo na svém zasedání dne 20.5.2016 znění námítky obce Senorady a její uplatnění k Návrhu Zásad územního rozvoje Jihomoravského kraje (ZÚR JMK) a k Vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území (VVURU). Obec Senorady podává tímto námitku k Návrhu Zásad územního rozvoje Jihomoravského kraje (ZÚR JMK), k Vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území (VVURU), dle § 39 odst. 2 zákona č.183/2006 Sb., o územním plánování a stavebním řádu, v platném znění (stavební zákon): V rámci projednávání návrhu ZÚR JMK a následného vyhodnocení námitek a připomínek požadujeme zrušení a naprosté vyřazení (vypuštění) lokality územní rezervy Čučice LAPVR01 z návrhu ZÚR JMK. Nesouhlasíme s držením lokality Čučice v ZÚR JMK ve smyslu územní rezervy vyplývající z Generelu LAPV, a tím zároveň nesouhlasíme se záměrem výstavby Vodního díla Čučice na řece Oslavě v Přírodním parku Oslava a Přírodní rezervaci Údolí Oslavy a Chvojnice. Nesouhlasíme ani s jakýmkoli jiným podobným záměrem na výstavbu přehrady, nádrže či jiného podobného							

vodního díla na řece Oslavě, ať již v Přírodním parku Oslava, Přírodní rezervaci Údolí Oslavy a Chvojnice, nebo kdekoli jinde na jejím horním nebo dolním toku, pokud by byl zvažován.

Důvody našeho výše uvedeného požadavku a nesouhlasu, tj. připomínky jako takové, spočívají zejména a mimo jiné v těchto oblastech:

Je nám dobře známo, že Česká republika je v podstatě jen odtokovou oblastí z rozhraní jednoho z hlavních evropských rozvodí a je závislá na vodě z atmosférických srážek, kterou je nutno zadržet, a která rovněž dotuje spodní vody a současná perioda ve změně klimatu je pro srážky velmi nepříznivá.

Aktuální znění politiky územního rozvoje ČR ukládá kraji na základě Generelu LAPV vymezit lokality chráněné pro akumulaci povrchových vod jako územní rezervy do Zásad územního rozvoje. Lokalita Čučice jako rezerva byla z pozice nadřazeného dokumentu mechanicky převzata, bez dalšího odůvodnění a posouzení, v plném rozsahu, jako plocha pro prověření možného budoucího umístění vodní nádrže. Upozorňujeme však, že v rámci aktualizace Generelu LAPV bylo vzneseno několik zásadních námitek a nesouhlasných stanovisek obcí kraje Vysočina ve vazbě na lokalitu LAPVR 01 vůči MZe, které ústy RNDr. Punčocháře uvedlo, že daná nesouhlasná stanoviska s lokalitou Čučice budou směřovat k vyjmutí lokality z Generelu a zařazení do Přílohy jako profil s tím, že nyní je postačující hájení prostřednictvím ochrany přírody (lokalita leží na území přírodní rezervace). Hájení území tímto způsobem považujeme za naprosto dostatečné. Obecně lze vnímat fakt, že morfologie a hydrologické podmínky se jeví jako vhodné, nicméně právě morfologie daného území přímo vybízí k jiným technickým řešením zachycování vody v prostředí z pohledu nenarušení krajiny, zachování biodiverzity a přírodě blízkým řešením zabezpečujícím dostatečnou retenci vody v krajině a její následné využití jako strategické suroviny. V rámci návrhu ZÚR není významně zhodnocen tento fakt, směřující například k realizaci využití technologií infiltrace povrchových vod do nových vodárenských zdrojů, hrazení malých přítoků apod. Z daného důvodu požadujeme v rámci ZÚR také samostatné zapracování posouzení opravy a využití stávajících pevných jezů a jejich vzdutí na toku řeky Oslavy, jak v rámci území LAPVR 01 (určené ke zrušení), tak na toku pod ním. Realizace těchto opatření je pro krajinu i životní a sociální prostředí ekonomicky, technicky a také ekologicky nesrovnatelně výhodnější.

U rezervy LAPVR 01 nelze uvažovat jako o lokalitě dostatečně vodohospodářsky efektivní, bez vážných a zjevných střetů se zastavěnými územími především na dolním toku pod uvažovaným VD či, a to především, s významnými zájmy ochrany přírody a krajiny. Nelze pominout významné prvky, kterými jsou Přírodní park Oslava, uvnitř něj Přírodní rezervace Údolí Oslavy a Chvojnice a neopominutelný fakt, projednávání návrhu vyhlášení Národní přírodní rezervace Soutok Oslavy a Chvojnice.

Záměr vodního díla v takovém umístění a rozsahu, pro který jsou v ZÚR JMK vymezením územní rezervy LAPVR01 Čučice zcela bezesporu vytvořeny předpoklady, by prakticky zlikvidoval regionální biokoridor RK1479 a výrazně negativně by narušil ekosystémy a trvale existující organismy v regionálním biocentru RBC1806.

Nejedná se pouze o migraci a trvalou existenci druhů vázaných na vodní ekosystémy (migraci některých lze částečně kompenzovat technickými opatřeními na vodních dílech), ale především o komplexní pestrou mozaiku stanovišť v unikátním hluboce zaříznutém říčním údolí od skal a skalních stepí, pastvin, lesostepí a řídkých lesů po bučiny. Unikátnost území byla opakovaně doložena jak entomologickými, tak botanickými průzkumy. Bylo zde nalezeno téměř 800 druhů cévnatých rostlin, z nich je více než pětina zařazena v červeném seznamu vzácných a ohrožených druhů. K negativnímu ovlivnění těchto stanovišť a ÚSES by navíc nedošlo pouze přímou zatopením, ale také sekundárně např. negativním ovlivněním mikroklimatu.

Pro krajinný typ Tišnovsko-ivančický jsou v cílových charakteristikách uvedeny jako významné vodní toky s hodnotnými doprovodnými porosty. V bodě (410) je stanoven požadavek na uspořádání a využití území „podporovat zachování a obnovu přirozeného vodního režimu vodního toku“. Jako úkol pro územní plánování je stanoveno „vytvářet územní podmínky pro revitalizační opatření na vodních tocích a jejich nivách“ a dále „na území přírodních parků vytvářet územní podmínky pro důslednou ochranu krajinného rázu“. Připomínáme, že plocha územní rezervy LAPVR01 Čučice je vymezena na území Přírodního parku Oslava.

Z uvedeného plyne, že záměr rozsáhlého vodního technického díla, pro který jsou vymezením územní rezervy LAPVR01 Čučice vytvořeny předpoklady, je zcela evidentně v rozporu se stanovenými územními podmínkami pro zachování cílových charakteristik krajiny a je protichůdný s úkoly pro územní plánování stanovenými v kapitole F. Rozsáhlé vodní dílo – v rozsahu a umístění územní rezervy LAPVR01 – by mělo nevratně a výrazně negativní vliv na přirozený vodní režim, krajinný ráz (včetně narušení území přírodního parku), biodiverzitu a krajinnou strukturu území.

Případné trvání na vymezení této rezervy zakládá podmínky pro významné negativní ovlivnění nejen přírody samé, ale také pro snížení hospodářského a ekonomického potenciálu, a budoucnosti obce Senorady, na jejíž katastru se zvažované „dílo“ z velké míry nachází. Vybudováním vodního zdroje by došlo k zásadnímu omezení

cestovního ruchu a turismu v našem regionu, stejně jako ke zničení tradičních rekreačních oblastí úzce propojených s obcemi Senorady, Ketkovice, Čučice, Kuroslepy a Březník.

Záměr a existence rezervy dále povede k nevratnému negativnímu zásahu do turistického a rekreačního využití údolí Oslavy a Chvojnice a k nezhojitelné ráně na odkazu i současnosti trampingu spojeným s tímto, v České republice unikátním, územím.

Množství obyvatel nejen našeho regionu má v živé paměti zaplavení území údolí řeky Jihlavy a asi těžko si lze představit, že by něco podobného potkalo vedlejší údolí řeky Oslavy a Chvojnice – tuto ojedinělou, přírodě blízkou říční krajinu, místy se prolínající s usměrněnou chatovou rekreací, s řadou nesmírně cenných přírodních lokalit a biodiverzity rostlinných a živočišných druhů. Celou tuto oblast chápeme jako základ identity nejen naší obce, nejen našeho regionu a Jihomoravského kraje, ale také základ identity naší vlasti. Ze všech těchto uvedených důvodů, a mnoha důvodů dalších, je třeba tuto poslední ojedinělou říční krajinu hluboko zaříznutého údolí řeky Oslavy a Chvojnice zachovat občanům této země a budoucím generacím v nedotčené podobě!

Tato námitka (stanovisko) byla projednána a schválena zastupitelstvem obce Senorady dne 20.5.2016, usnesením č 127.

Vyhodnocení námítky

Z hlediska věcného obsahu byla v předmětném podání formulována jedna námitka. Námitka je samostatně odůvodněna. Z textu podání vyplývá, že námitka se vztahuje k území dotčenému plochou územní rezervy LAPVR 01 lokalita Čučice.

Námitka, uvádějící, že obec Senorady požaduje „zrušení a naprosté vyřazení (vypuštění) lokality územní rezervy Čučice LAPVR01 z návrhu ZÚR JMK“, nesouhlasí „s držením lokality Čučice v ZÚR JMK ve smyslu územní rezervy vyplývající z Generelu LAPV“, tím zároveň nesouhlasí „se záměrem výstavby Vodního díla Čučice na řece Oslavě v Přírodním parku Oslava a Přírodní rezervaci Údolí Oslavy a Chvojnice“ a nesouhlasí ani „s jakýmkoli jiným podobným záměrem na řece Oslavě nebo kdekoliv jinde na horním nebo dolním toku“, **se zamítá**.

Odůvodnění:

K požadavku obce Senorady na zrušení a naprosté vyřazení (vypuštění) územní rezervy LAPVR01 lokalita Čučice z návrhu ZÚR JMK, nesouhlasu s držením lokality Čučice v ZÚR JMK ve smyslu územní rezervy vyplývající z Generelu LAPV a nesouhlasům se záměrem výstavby přehrady, nádrže či jiného podobného vodního díla na řece Oslavě uvádíme následující:

Plochy územních rezerv jsou v ZÚR JMK navrženy z důvodů územní ochrany těchto ploch pro případné řešení dopadů klimatické změny, především pro snížení nepříznivých účinků povodní a sucha, v dlouhodobém horizontu (v příštích padesáti až sto letech). Vodní zdroje České republiky jsou naprosto závislé na srážkách a rozkolísanosti srážko-odtokového systému. V důsledku klimatických změn se množství ročních srážek příliš nemění, ale lze očekávat změnu jejich časového rozložení, prodlužují se bezesrážková období a zvyšuje se výskyt extrémních jevů (povodně a sucha). Zajištění zdrojů vody pro obyvatelstvo je veřejným zájmem, který hájí MZe a MŽP prostřednictvím uplatňování Generelu území chráněných pro akumulaci povrchových vod a základních zásad využití těchto území (dále také „Generel LAPV“). Generel LAPV byl pořízen dle § 28a zákona č. 254/2001 Sb., o vodách a o změně některých zákonů (vodní zákon), ve znění pozdějších předpisů (dále také vodní zákon).

V návrhu Zásad územního rozvoje Jihomoravského kraje (ZÚR JMK) jsou lokality morfologicky, geologicky a hydrologicky vhodné pro akumulaci povrchových vod (LAPV) vymezeny v souladu s článkem (167) PÚR, který krajům ukládá úkol územně chránit i plochy pro LAPV na základě Generelu LAPV. Cílem Generelu LAPV je dlouhodobá ochrana těchto území pro případné řešení dopadů klimatických změn. Hlavními důvody pro hájení území výhledových lokalit jsou:

- Česká republika leží na rozhraní jednoho z hlavních evropských rozvodí a je závislá na vodě z atmosférických srážek, kterou je nutné zadržet a která rovněž dotuje podzemní vody
- voda je základní a strategickou surovinou podmiňující udržení dosažené úrovně lidské společnosti
- předpovědní modely předpokládají, že se postupně vyskytne změna klimatu s předpokládaným nepříznivým vlivem na vodní zdroje
- vodní nádrž nelze realizovat kdekoliv – stěžejní jsou morfologické, hydrologické a geologické podmínky ve

vytipovaném území

- e) vymezené území nesmí být zatíženo negativními vlivy (znečištěním, významnou veřejnou infrastrukturou, kompaktní zástavbou apod.)
- f) navržené lokality vhodné pro výstavbu vodních nádrží jsou jedinečné a nenahraditelné, jejich územní ochrana je dlouhodobou záležitostí datovanou již do minulého století, naposledy formou směrného vodohospodářského plánu, nyní Generelu LAPV
- g) v neposlední řadě při rozhodnutí o realizaci bude vždy rozhodovat veřejný zájem

Konkrétně LAPV Čučice je v návrhu ZÚR JMK vymezena na vodním toku Oslava jako plocha územní rezervy LAPVR 01. Z Generelu LAPV vyplývá, že potencionálně by měla sloužit jako rezerva pro vodárenský zdroj VN Mostiště (dle studie dopadů klimatické změny dojde k poklesu kapacity vodního zdroje Mostiště až o 57%), zároveň se uvažuje jako záložní zdroj vody pro JE Dukovany a dále může zajistit lokální protipovodňovou ochranu sídel a nadlepšování ekologických průtoků na dolním úseku Oslavy. Lokalita Čučice je zařazena mezi lokality strategické, tj. kategorie A. Kategorie A znamená, že jde o území, jejichž vodohospodářský význam spočívá především ve schopnosti vytvořit či doplnit zdroje pro zásobování pitnou vodou, a případně plnit i další funkce, především pozitivní ovlivnění odtokových poměrů velkých povodí. Kategorie A dále znamená, že u této LAPV jde o území, u něž byla potřeba dlouhodobého hájení pořízeným Generelem LAPV potvrzena. Lokalita bude územně hájena i nadále ve vztahu ke zpřesňování prognóz vývoje klimatické změny a zejména v návaznosti na realizaci relevantních opatření přijatých v plánech povodí, které svými efekty mohou přispět ke zmírnění dopadů klimatické změny a tedy i ke snižování případné potřeby samotných vodních nádrží.

Vymezení ploch pro LAPV na území Jihomoravského kraje tedy vychází z požadavků Generelu LAPV, ve kterém byla již provedena minimalizace lokalit oproti původním plánům, proto není žádoucí lokality vypouštět. Vymezení územních rezerv pro LAPV v návrhu ZÚR JMK je třeba vnímat jako opatření v rámci předběžné opatrnosti, tj. jako ochranu území před jeho změnami, které by znemožnily nebo podstatně ztížily budoucí zvažované využití (§ 36 odst. 1 stavebního zákona).

Pro ochranu LAPV orgány územního plánování Generel LAPV stanovuje podmínky využití území, které jsou uvedeny v Odůvodnění ZÚR JMK v části „(k bodům 336 – 339)“ na str. 259. Smyslem předmětných podmínek je neomezovat současné činnosti v územích chráněných pro akumulaci povrchových vod nad míru nezbytně nutnou a naopak umožnit prostřednictvím územních plánů využití těchto území, které by bylo v souladu s § 28a odst. 1 vodního zákona a zohledňovalo předpokládaný časový horizont (příštích padesát až sto let).

K informaci, že v rámci aktualizace Generelu LAPV vyjádřily obce svůj nesouhlas s lokalitou Čučice, považuje pořizovatel ZÚR JMK za důvodné upřesnit, že v případě Generelu LAPV se jedná o dokument MZE a MŽP, tj. o dokument mimo působnost územního plánování. Námitky a nesouhlasná stanoviska uplatněná v rámci projednání tohoto dokumentu se tudíž nemohou z logiky věci vztahovat k zásadám územního rozvoje jako takovým. Rovněž tak tvrzení, že existují vhodnější lokality.

K tvrzení, že „*morfologie daného území přímo vybízí k jiným technickým řešením zachycování vody*“ atd..., pořizovatel konstatuje, že součástí Generelu LAPV je protokol o pořízení Generelu LAPV, podepsaný v září 2011 ministry zemědělství a životního prostředí, ve kterém se mj. uvádí, že Generel LAPV „*není plánem výstavby vodních nádrží, ale pokladem, podle kterého se prostřednictvím územního plánování zajistí využívání stanovených území tak, že nedojde k znemožnění nebo podstatnému ztížení možné realizace konkrétní vodní nádrže v budoucnu za předpokladu, že budou vyčerpány možnosti ostatních adaptačních opatření k zajištění vodohospodářských služeb a kdy dopady klimatické změny nebudou řešitelné jinými prostředky pro jejich neproveditelnost nebo pro jejich neúměrné náklady.*“ Tímto způsobem je garantováno, že budou nejen zvažovány, ale primárně upřednostňovány jiné způsoby zadržování vody v krajině než výstavbou vodních nádrží.

Pořizovatel zásadně nesouhlasí s tvrzením, že lokalita Čučice byla jako rezerva z pozice nadřazeného dokumentu mechanicky převzata bez dalšího odůvodnění a posouzení. Povinnost územní ochrany LAPV na základě Generelu LAPV ukládá všem krajům článek (167) PÚR. Závaznost PÚR pro pořízení zásad územního rozvoje je přímo stanovena stavebním zákonem (§ 31 odst. 4). Povinnost pořídit Generel LAPV jako odborný vodohospodářský podklad pro PÚR a ÚPD, (v tomto případě pro ZÚR JMK) je ustanovením § 28a odst. 2 vodního zákona uložena Ministerstvu zemědělství v dohodě s Ministerstvem životního prostředí. V návrhu ZÚR JMK jsou postupem podle stavebního zákona zkoordinovány záměry jednotlivých LAPV z Generelu LAPV s ostatními záměry obsaženými v ZÚR JMK. Vlivy ZÚR JMK jsou v souladu se stavebním zákonem posouzeny ve

„Vyhodnocení vlivů ZÚR JMK na udržitelný rozvoj území“ v rozsahu podle Přílohy č. 5 Vyhlášky 500/2006 Sb., jehož součástí je hodnocení vlivů na životní prostředí v rozsahu stanoveném přílohou stavebního zákona.

V návrhu Zásad územního rozvoje Jihomoravského kraje (ZÚR JMK) jsou lokality morfologicky, geologicky a hydrologicky vhodné pro akumulaci povrchových vod (LAPV) vymezeny v souladu s článkem (167) PÚR, který krajům ukládá úkol územně chránit plochy pro LAPV na základě Generelu LAPV.

K tvrzení, že u této lokality je zjevný a výrazný střet s veřejným zájmem ochrany přírody a krajiny považuje pořizovatel za důvodné uvést následující:

K předmětné lokalitě existují dva veřejné zájmy, zájem vodohospodářský a zájem ochrany přírody (území NATURA). Podle stavebního zákona se stanovené využití územní rezervy v rámci vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území z hlediska vlivů na životní prostředí a evropsky významné lokality a ptačí oblasti (NATURA) neposuzuje. Smyslem územní rezervy dle § 36 odst. 1 stavebního zákona je na základě principu předběžné opatrnosti chránit vymezené území tak, aby dosavadní využití nebylo měněno způsobem, který by znemožnil nebo podstatně ztížil prověřované budoucí využití. Účelem územní rezervy není prokazovat veřejný zájem, případně, který veřejný zájem je převažující. To bude předmětem řešení v případě, kdy předmětné území bude prověřováno pro možnost akumulace vody. To znamená, že takový záměr nelze umístit bez prověření potřeby jeho realizace a plošných nároků. Až po tomto prověření lze v rámci aktualizace ZÚR plochu územní rezervy změnit na plochu, která umožní realizaci uvedeného účelu, anebo územní rezervu vypustit.

K tvrzení, že *„Záměr vodního díla v takovém umístění a rozsahu, pro který jsou v ZÚR JMK vymezením územní rezervy LAPVR01 Čučice zcela bezesporu vytvořeny předpoklady, by prakticky zlikvidoval regionální biokoridor RK1479 a výrazně negativně by narušil ekosystémy a trvale existující organismy v regionálním biocentru RBC1806“* atd. ..., považuje pořizovatel za důvodné uvést následující:

V rámci ZÚR JMK se nejedná o protichůdné záměry, neboť smyslem územní rezervy dle § 36 odst. 1 stavebního zákona je na základě principu předběžné opatrnosti chránit vymezené území tak, aby dosavadní využití nebylo měněno způsobem, který by znemožnil nebo podstatně ztížil prověřované budoucí využití. Územní rezerva jako taková fakticky tudíž realizaci záměru neumožňuje, nýbrž chrání předmětné území na základě principu předběžné opatrnosti a to do doby, než bude možné na základě prověření o záměru rozhodnout. Viz také výše uvedené k údajnému střetu mezi zájmy vodohospodářskými a zájmy ochrany území NATURA.

Rovněž k tvrzení, že *„záměr rozsáhlého vodního technického díla, pro který jsou vymezením územní rezervy LAPVR01 Čučice vytvořeny předpoklady, je zcela evidentně v rozporu se stanovenými územními podmínkami pro zachování cílových charakteristik krajiny a je protichůdný s úkoly pro územní plánování stanovenými v kapitole F“*, nelze než odkázat na předchozí upřesnění k potencionálním střetům.

K požadavku obce Senorady obsaženém v podání, a to „v rámci ZÚR samostatně zpracovat posouzení opravy a využití stávajících pevných jezů a jejich vzduť na toku řeky Oslavy na území LAPVR 01 i na toku pod ním“ pořizovatel ZÚR JMK konstatuje, že předmětný požadavek není, s ohledem na ust. § 36 stavebního zákona, relevantní vůči pořizovaným ZÚR JMK.

Požadavek vážící se k případným opravám stávajících pevných jezů lze v souladu se stavebním zákonem a vodním zákonem uplatnit k příslušnému vodoprávnímu úřadu. Požadavek je třeba rovněž uplatnit v souladu s vodním zákonem k Ministerstvu zemědělství a Ministerstvu životního prostředí, jakožto ústředním vodoprávním úřadům zodpovědným za pořízení a aktualizace Generelu LAPV.

Požadované je tedy v působnosti příslušných resortních ministerstev, zejména Ministerstva zemědělství a Ministerstva životního prostředí a příslušných vodoprávních úřadů.

K tvrzením, že *„případné trvání na vymezení této rezervy zakládá podmínky pro významné negativní ovlivnění nejen přírody samé, ale také pro zásadní rozvoj hospodářského a ekonomického potenciálu“* dále, že *„existence územní rezervy povede k nevratnému negativnímu zásahu do turistického a rekreačního využití údolí Oslavy a Chvojnice“* a *„Vybudováním vodního zdroje by došlo k zásadnímu omezení cestovního ruchu a turismu v našem regionu, stejně jako ke zničení tradičních rekreačních oblastí úzce propojených s obcemi Senorady, Ketkovice, Čučice, Kuroslepy a Březník“* atd., pořizovatel ZÚR JMK uvádí:

Generel LAPV je pro ZÚR odborným vodohospodářským podkladem, který navazuje na předešlé podklady a zahrnuje v sobě aktualizované, v současné době platné výstupy dlouhodobých odborných zkoumání a prověřování předmětných lokalit z hlediska vodohospodářských zájmů. O újmě tímto způsobné (a to na rozvoji hospodářského a ekonomického potenciálu, na turistickém a rekreačním využití) od šedesátých let

minulého století (od kdy je záměr zvažován a prověřován vodohospodářskými orgány) se však v podání nic neuvádí. Revizi odborných podkladů, jakým bezesporu Generel LAPV je, však orgánům územního plánování stavební zákon neumožňuje. Pořizovateli ZÚR JMK nezbývá než konstatovat, že požadavky směřující vůči jiným řešením vodárenských zdrojů, účelu LAPV Čučice (zejm. energetického využití pro JE Dukovany) atd. jsou v působnosti příslušných resortů, zejm. Ministerstva zemědělství, Ministerstva životního prostředí a Ministerstva průmyslu a obchodu. Stavební zákon konkretizovaný článkem (167) PÚR krajům z hlediska územního plánování ukládá úkol územně chránit plochy pro LAPV na základě Generelu LAPV (k závaznosti PÚR a vymezení územních rezerv pro LAPV v ZÚR JMK viz výše). V území je i nadále možno činit změny, ovšem s výjimkou těch, které by znemožnily či podstatně ztížily budoucí využití území způsobem, pro nějž má být území prověřeno. Vzhledem k tomu, že vymezením územní rezervy nedochází ke změně ve využití území co do vlivů na životní prostředí, se situace v území v zásadě stabilizuje. Vymezení územní rezervy v ZÚR JMK situaci v území (tj. dosavadní využívání území) nijak nemění a v podstatě potvrzuje stávající využití území. Závěrem považuje pořizovatel ZÚR JMK za potřebné zdůraznit, že ačkoli se podle § 36 odst. 1 stavebního zákona územní rezervy z hlediska vlivů na životní prostředí neposuzují, problematika, které musí být při prověřování možností budoucího využití pro daný účel a při upřesnění vymezení předmětné plochy věnována zvýšená pozornost, je popsána ve Vyhodnocení vlivů ZÚR JMK na udržitelný rozvoj území v příloze č. 3 „Informativní údaje k územním rezervám“. Účelem informativního přehledu je upozornit na skutečnosti, kterým je nutné se při budoucím prověřování věnovat, tj. neměly by být opomenuty. U územní rezervy pro lokalitu Čučice je v Upozornění SEA uvedeno mimo jiné věnovat pozornost minimalizaci vlivů na zvláště chráněná území přírody PR Údolí Oslavy a Chvojnice, na lokality soustavy NATURA – EVL Údolí Oslavy a EVL Údolí Chvojnice, na minimalizaci vlivů na přírodní park Oslava a na zachování funkcí skladebných částí ÚSES.

Pořadí	N 36	Datum	10.06.2016	KEVIS kód	–	Č. j.	JMK 89940/2016
Obec (identifikační údaje)		název města:		město Ivančice			
		osoba oprávněná jednat jménem města:		Milan Buček, starosta			
Adresa / sídlo		Palackého náměstí 196/6, 664 91 Ivančice					
Téma		Hospodářství vodní					
Téma – jiné							
Námítka							
Rada města Ivančice projednala a schválila na svém zasedání dne 1.6.2016 znění námítky města Ivančice a její uplatnění k Návrhu Zásad územního rozvoje Jihomoravského kraje (ZÚR JMK) a k Vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území (VVURU). Město Ivančice tímto podává námítku k Návrhu Zásad územního rozvoje Jihomoravského kraje (ZÚR JMK), k Vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území (VVURU), dle § 39 odst. 2 zákona č.183/2006 Sb., o územním plánování a stavebním řádu, v platném znění (stavební zákon): V rámci projednávání návrhu ZÚR JMK a následného vyhodnocení námitek a připomínek požadujeme zrušení a naprosté vyřazení (vypuštění) lokality územní rezervy Čučice LAPVR01 z návrhu ZÚR JMK. Nesouhlasíme s držením lokality Čučice v ZÚR JMK ve smyslu územní rezervy vyplývající z Generelu LAPV, a tím zároveň nesouhlasíme se záměrem výstavby Vodního díla Čučice na řece Oslavě v Přírodním parku Oslava a Přírodní rezervaci Údolí Oslavy a Chvojnice. Nesouhlasíme ani s jakýmkoli jiným podobným záměrem na výstavbu přehrady, nádrže či jiného podobného vodního díla na řece Oslavě, ať již v Přírodním parku Oslava, Přírodní rezervaci Údolí Oslavy a Chvojnice, nebo kdekoli jinde na jejím horním nebo dolním toku, pokud by byl zvažován. <u>Odůvodnění námítky:</u> Důvody našeho výše uvedeného požadavku a nesouhlasu, tj. námítky jako takové, spočívají zejména a mimo jiné v těchto oblastech:							

Chápeme, že celá republika je v podstatě jen odtokovou oblastí z rozhraní jednoho z hlavních evropských rozvodí a je závislá na vodě z atmosférických srážek, kterou je nutno zadržet, a která rovněž dotuje spodní vody a současná perioda ve změně klimatu je pro srážky velmi nepříznivá. Obecně namítáme, že existují vhodnější lokality pro stavbu přehrad, jak z pohledu morfologického, hydrologického, tak především geologického. Existují tedy nejen vhodnější lokality, ale především však jiné způsoby zadržování vody v krajině. Věříme, že vůči odpovědnosti k našim potomkům budou bezpochyby tyto další způsoby, jak se vyrovnat s eventuálním nedostatkem vodních zdrojů, zvažovány. Vybudování vodní nádrže je snad posledním možným krokem po vyčerpání všech dalších technických možností.

Aktuální znění politiky územního rozvoje ČR ukládá kraji na základě Generelu LAPV vymezit lokality chráněné pro akumulaci povrchových vod jako územní rezervy do Zásad územního rozvoje. Lokalita Čučice jako rezerva byla z pozice nadřazeného dokumentu mechanicky převzata, bez dalšího odůvodnění a posouzení, v plném rozsahu, jako plocha pro prověření možného budoucího umístění vodní nádrže. Upozorňujeme však, že v rámci aktualizace Generelu LAPV bylo vzneseno několik zásadních námitek a nesouhlasných stanovisek obcí kraje Vysočina ve vazbě na lokalitu LAPVR 01 vůči MZe, které ústy RNDr. Punčocháře uvedlo, že daná nesouhlasná stanoviska s lokalitou Čučice budou směřovat k vyjmutí lokality z Generelu a zařazení do Přílohy jako profil s tím, že nyní je postačující hájení prostřednictvím ochrany přírody (lokalita leží na území přírodní rezervace). Hájení území tímto způsobem považujeme za naprosto dostatečné, protože nedojde ke znehodnocení této plochy ať již výstavbou nebo dalšími vlivy, tak aby došlo v daných podmínkách k nenahraditelné možnosti zachycení vod v krajině.

Obecně lze vnímat fakt, že morfologie a hydrologické podmínky se jeví jako vhodné, nicméně právě morfologie daného území přímo vybízí k jiným technickým řešením zachycování vody v prostředí z pohledu nenarušení krajiny, zachování biodiverzity a přírodě blízkým řešením zabezpečujícím dostatečnou retenci vody v krajině a její následné využití jako strategické suroviny. V rámci návrhu ZÚR není významně zhodnocen tento fakt, směřující například k realizaci využití technologií infiltrace povrchových vod do nových vodárenských zdrojů, hrazení malých přítoků apod. Z daného důvodu požadujeme v rámci ZÚR také samostatné zpracování posouzení opravy a využití stávajících pevných jezů a jejich vzdutí na toku řeky Oslavy, jak v rámci území LAPVR 01 (určené ke zrušení), tak na toku pod ním. Realizace těchto opatření je pro krajinu i životní a sociální prostředí ekonomicky, technicky a také ekologicky nesrovnatelně výhodnější.

O této přehradě se uvažovalo již v průběhu 60-tých let, proto byla lokalita poměrně podrobně geologicky zkoumána. Byly provedeny i zkušební vrtky. Většinou tvoří tamní horniny rula. Její místní formu tvoří převážně pararuly. Ty jsou náchylné k vrstevnaté odlučnosti, což by pro uvedené dílo ale nebylo až tak vážným problémem. V rámci průzkumu byl ale objeven hlubinný zlom, zasahující do značné části údolí. Ten by při větším zatížení zadrženou vodní masou velmi pravděpodobně propouštěl zadrženou vodu, případně by následkem mohla být i nestabilita hrázního tělesa. Utěsnění takového zlomu je i dnes velmi problematické, a ekonomicky je to naprostá katastrofa. Z uvedených důvodů bylo od dalších plánů na stavbu v minulém století upuštěno. Na základě těchto skutečností není jasno, proč zpracovatel ZÚR nezhodnotil tyto skutečnosti a pouze mechanicky převzal podklady z Generelu LAPV. Ačkoliv jsou možnosti stavebních materiálů nesrovnatelné s obdobím 60-tých let, ekonomicky je záměr stále naprosto nepřijatelný. O škodách ekologických a estetických a bezpečnostním riziku ani nemluvě.

Požadujeme, aby zpracovatel ZÚR na základě provedených geologických průzkumů zrušil a upustil od dalšího uvažování s územní rezervou – lokalitou LAPVR 01 Čučice, také z důvodů neproveditelnosti záměru z pohledu geologické stavby území.

U lokality rezervy LAPVR 01 nelze uvažovat jako o lokalitě dostatečně vodohospodářsky efektivní, bez vážných a zjevných střetů se zastavěnými územími především na dolním toku pod uvažovaným VD či, a to především, s významnými zájmy ochrany přírody a krajiny. U této lokality je zjevný a výrazný právě střet s veřejným zájmem ochrany přírody a krajiny. Nelze pominout významné prvky, kterými jsou Přírodní park Oslava, uvnitř něj Přírodní rezervace Údolí Oslavy a Chvojnice a neopominutelný fakt, projednávání návrhu vyhlášení Národní přírodní rezervace Soutok Oslavy a Chvojnice. Již tento fakt dává jasný signál nesmírného národního přírodního a krajinného a ochrannářského významu této lokality a je ve střetu se v ZÚR deklarovanou a textově velmi obecně odůvodněnou plochou LAPVR 01 Čučice. Při zohlednění národních zájmů ochrany přírody a krajiny i ve vazbě na Generel LAPV je držení rezervy Čučice potom také v rozporu s uvedeným Generelem, neboť se jedná o území, kde je územní ochrana zabezpečena prostřednictvím zákona 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny a tudíž i v rozporu s návrhem ZÚR JMK, resp. opačně.

Chápeme, že Generel není samotným plánem výstavby vodních nádrží, ale podkladem, podle kterého se

prostřednictvím územního plánování, v tomto případě ZÚR, zajistí využívání stanovených území tak, že nedojde k znemožnění nebo podstatnému ztížení možné realizace konkrétní vodní nádrže v budoucnu za předpokladu, že budou vyčerpány možnosti ostatních adaptačních opatření k zajištění vodohospodářských služeb, a kdy dopady klimatických změn nebudou řešitelné jinými prostředky pro jejich neproveditelnost nebo pro jejich neúměrné náklady. Na základě této skutečnosti požadujeme, aby se zpracovatel ZÚR jasně vypořádal s návrhem možných jiných řešení adaptačních opatření v dané lokalitě, které povedou k zajištění vodohospodářských služeb. Požadujeme zpracování studie těchto konkrétních opatření a jejich zhodnocení z pohledu technických, ekonomických, ekologických a její zpracování do ZÚR JMK namísto uvedené lokality LAPVR01 Čučice. Lze uznat, že velké nádrže nadlepšují minimální průtok a snižují průtokové extrémy (ty jsou ale pro přírodu někdy nutné), vytváří zásobu pro potřeby lidí. Nicméně nezadržují vodu v krajině, ale pouze v nádrži. Lokálně mírně ochladí odparem mikroklima v horku, ale dosah jsou jen stovky metrů do okolí – kvalitně spravovaná krajina funguje lépe. V době sucha silně odpařují vodu, a to v době, kdy již vegetace neodpařuje, neboť nemá kde brát. V případě objemu uvažované nádrže a její ploše ve vztahu k územní rezervě LAPVR01 lze předpokládat výpar z volné hladiny až 40 l/s, což je v suchém období zhruba průtok celé říčky Chvojnice.

Záměr vodního díla v takovém umístění a rozsahu, pro který jsou v ZÚR JMK vymezením územní rezervy LAPVR01 Čučice zcela bezesporu vytvořeny předpoklady, by prakticky zlikvidoval regionální biokoridor RK1479 a výrazně negativně by narušil ekosystémy a trvale existující organismy v regionálním biocentru RBC1806. Ač se jedná o územní rezervu, která má pouze prověřit možné budoucí využití a umístění ploch ve smyslu § 28a zákona č. 254/2001 Sb. (o vodách a o změně některých zákonů ve znění pozdějších předpisů), tak se v kontextu aktuálně zadané technicko-ekonomické studie „Oslava, vodní dílo Čučice“ zcela evidentně jedná o plochu pro umístění rozsáhlého technického díla – údolní vodní nádrže.

V rámci jedné dokumentace ZÚR JMK ovšem nelze z logiky věci vymezovat a přijímat protichůdné koncepce a záměry. Územní rezerva LAPVR01 Čučice vytváří podmínky pro záměr, který by měl na funkci biocentra stejně negativní vliv jako např. rozsáhlý průmyslový areál nebo nadmístní dopravní stavba. Účel, rozsah a umístění plochy územní rezervy LAPVR01 jsou v přímém rozporu s požadavky na uspořádání a využití území, které jsou v ZÚR JMK stanoveny v bodě (264), kde jsou uvedeny pro plánování a usměrňování územního rozvoje v plochách a koridorech nadregionálního a regionálního ÚSES zejména tyto požadavky na uspořádání a využití území: „Plochy a koridory pro nadregionální a regionální ÚSES chránit před změnou ve využití území, která by znemožnila založení vymezené skladebné části ÚSES v budoucnosti. Zejména chránit území koridorů před zástavbou či změnami ve využití území, které by v budoucnosti znemožnily souvislé propojení biokoridoru, ačkoliv v současnosti územní předpoklady pro souvislé propojení existují.“ Z uvedeného plyne, že rozsáhlé vodní dílo představuje takovou změnu ve využití území, která nenávratně znemožní souvislé propojení regionálního ÚSES a povede k praktické likvidaci regionálního biokoridoru RK1479. Přitom je nutné si uvědomit fakt, že se v případě RK1479 a RBC1806 nejedná pouze o migraci a trvalou existenci druhů vázaných na vodní ekosystémy (migraci některých lze částečně kompenzovat technickými opatřeními na vodních dílech), ale především o komplexní pestré mozaiku stanovišť v unikátním hluboce zaříznutém říčním údolí od skal a skalních stepí, pastvin, lesostepí a řídkých lesů po bučiny. Unikátnost území byla opakovaně doložena jak entomologickými, tak botanickými průzkumy. Bylo zde nalezeno téměř 800 druhů cévnatých rostlin, z nich je více než pětina zařazena v červeném seznamu vzácných a ohrožených druhů. K negativnímu ovlivnění těchto stanovišť a ÚSES by navíc nedošlo pouze přímo zatopením, ale také sekundárně např. negativním ovlivněním mikroklimatu.

Dále namítáme, že předmětná územní rezerva LAPVR01 Čučice vytváří podmínky pro záměr, který je v přímém rozporu se stanovenými cílovými charakteristikami krajiny a stanovenými územními podmínkami pro jejich zachování nebo dosažení uvedenými v ZÚR JMK v kapitole F. Územní rezerva LAPVR01 je vymezena částečně v krajinném typu 30 (Tišnovsko-ivančický) a částečně v krajinném typu 32 (Domašovský).

Pro krajinný typ Tišnovsko-ivančický jsou v cílových charakteristikách uvedeny jako významné vodní toky s hodnotnými doprovodnými porosty. V bodě (410) je stanoven požadavek na uspořádání a využití území „podporovat zachování a obnovu přirozeného vodního režimu vodního toku“. Jako úkol pro územní plánování je stanoveno „vytvářet územní podmínky pro revitalizační opatření na vodních tocích a jejich nivách“ a dále „na území přírodních parků vytvářet územní podmínky pro důslednou ochranu krajinného rázu“. Připomínáme, že plocha územní rezervy LAPVR01 Čučice je vymezena na území Přírodního parku Oslava.

Pro krajinný typ Domašovský jsou v cílových charakteristikách uvedeny jako významné krajiny hluboce zaříznutých lesních a místy skalnatých údolí. V bodě (414) je stanoven požadavek na uspořádání a využití území „podporovat opatření pro zachování krajiny s pestré strukturou využití území“. Jako úkol pro územní

plánování je stanoveno „vytvářet územní podmínky pro zajištění prostupnosti krajiny, na území přírodních parků vytvářet územní podmínky pro důslednou ochranu krajinného rázu“.

Z uvedeného plyne, že záměr rozsáhlého vodního technického díla, pro který jsou vymezením územní rezervy LAPVR01 Čučice vytvořeny předpoklady, je zcela evidentně v rozporu se stanovenými územními podmínkami pro zachování cílových charakteristik krajiny a je protichůdný s úkoly pro územní plánování stanovenými v kapitole F. Rozsáhlé vodní dílo – v rozsahu a umístění územní rezervy LAPVR01 – by mělo nevratný a výrazně negativní vliv na přirozený vodní režim, krajinný ráz (včetně narušení území přírodního parku), biodiverzitu a krajinnou strukturu území.

S držením lokality rezervy LAPVR 01 tedy nesouhlasíme, vymezení této lokality zakládá zjevný rozpor se zájmy ochrany přírody a krajiny v místě vymezené rezervy v kontextu se skutečností, které představuje řízení o vyhlášení NPR, tato lokalita je pak v rozporu s metodikou Generelu LAPV při zařazení lokalit a tím nemůže být uvažována ani v návrhu ZÚR.

Případné trvání na vymezení této rezervy zakládá podmínky pro významné negativní ovlivnění nejen přírody samé, ale také pro zásadní rozvoj hospodářského a ekonomického potenciálu, a budoucnosti města Ivančice, jako města nacházejícího se pod případným vodním dílem. Stejná míra ovlivnění se předpokládá i pro další oblast regionu Ivančicka. Žádným způsobem není zohledněn a vypořádán fakt geomorfologie území, které se nachází pod územní rezervou Čučice z pohledu zásadního narušení a velmi nepříznivého ovlivnění v kontextu s těmito významnými sídelními útvary a jejich rozvojem. Tento fakt je v příkrém rozporu myšlenek Zásad územního rozvoje JMK a samotné připuštění myšlenky této rezervy se již nyní negativně projevuje na vnímání území města Ivančice jako území potencionálně neatraktivního.

Záměr a existence rezervy dále povede k nevratnému negativnímu zásahu do turistického a rekreačního využití údolí Oslavy a Chvojnice a k nezhoditelné ráně na odkazu i současnosti trampingu spojeným s tímto, v České republice unikátním, územím. Stejný negativní dopad se pak projeví na negativním hospodářském rozvoji cestovního ruchu a rozvoji služeb celého regionu.

To vše nemůže přiměřeně a v kontextu s jinými možnými, bohužel, ani neuvažovanými, technickými řešeními ospravedlnit deklarovaný cíl záměru, tj. vodárenský účel rezervy pro VN Mostiště, akumulací účel (doplňkový zdroj pro JE Dukovany, nadlepšování průtoků na dolním toku Oslavy), lokální protipovodňová ochrana a případná možnost energetického využití.

Účel rezervy vodárenských zdrojů je možno řešit jinými, účelnějšími, efektivními a především ekonomicky vhodnějšími variantami. Tento fakt je zcela pomíjen a je nutno jej v kontextu s rezervou LAPVR 01, ale i dalšími, dopracovat a rozvinout, což navrhujeme a požadujeme jako další krok, který by vedl k možnému úspěšnému projednání a budoucímu schválení ZÚR JMK. Doplňkový zdroj pro JE Dukovany je diskutabilní, neboť potřeba technologické vody pro JE Dukovany z rezervy Čučice není dosud doložena žádným technickým podkladem, ani žádnou relevantní studií. Zásadní skutečností je potom z tohoto pohledu vydané prohlášení ČEZu, JE Dukovany ze dne 16.5.2016, které jasně říká, že výstavba nové přehrady na řece Oslavě není pro provoz elektrárny potřeba.“

Velmi diskutabilní až zavádějící je lokální protipovodňová ochrana. Co by bylo chráněno, jakým způsobem a proč? Historická křivka průtoků a událostí za poslední století jednoznačně zpochybňuje tento důvod a lze jej považovat pouze za zástupný.

Protipovodňová ochrana je nepochybně součástí ochrany životů, zdraví a majetkových hodnot, což je základní povinnost státu zaštiťovaná předpisem nejvyšší právní síly – ústavním zákonem o bezpečnosti České republiky, ale z pohledu protipovodňového působení případného VD lze tento fakt řešit zcela jinými způsoby, což je záležitostí správce toku. Sám tento správce toku, tedy Povodí Moravy, uvádí, že v předmětném území zasahuje jen minimálně.

Co se týká možného energetického využití, to je samozřejmě věcí, která může mít reálný základ, ovšem z pohledu významnosti a možnosti jiných zdrojů jde pouze o případný důsledek.

Množství obyvatel nejen našeho regionu má v živé paměti zaplavení území údolí řeky Jihlavy a asi těžko si lze představit, že by něco podobného potkalo vedlejší údolí řeky Oslavy a Chvojnice. Jsme si vědomi toho, že budoucí hospodaření s vodou vzhledem k budoucím klimatickým změnám je a bude velkým problémem. Přesto však se domníváme, že zájem ochrany přírody by v tomto případě měl zjevně být nadřazen ostatním zájmům.

K této aktuální situaci zaujímá negativní postoj také zájmové sdružení SOS Oslava a účastníci Petice proti přehradě na řece Oslavě – Zachraňme údolí Oslavy, která právě probíhá nejen v rámci JMK, ale v celé České

republiky a je masivně podporována mnoha tisíci občanů a její významná podpora zaznívá i ze zahraničí.

Na závěr zdůrazňujeme, že údolí Oslavy a Chvojnice ve stávající podobě – ojedinělé, přírodě blízké říční krajíně, místy se prolínající s usměrněnou chatovou rekreací, s řadou nesmírně cenných přírodních lokalit a biodiverzity rostlinných a živočišných druhů – chápeme jako základ identity nejen našeho města, nejen našeho regionu a Jihomoravského kraje, ale také základ identity naší vlasti. Ze všech těchto uvedených důvodů, a mnoha důvodů dalších, je třeba tuto poslední ojedinělou říční krajinu hluboko zařiznutého údolí řeky Oslavy a Chvojnice zachovat občanům této země a budoucím generacím v nedotčené podobě!

Tato námitka byla projednána a schválena radou města Ivančice dne 1.6.2016 pod č. 1/R15.

Vyhodnocení námítky

Z hlediska věcného obsahu byla v předmětném podání formulována jedna námitka. Námitka je samostatně odůvodněna. Z textu podání vyplývá, že námitka se vztahuje k území města Ivančice a dále k území dotčenému plochou územní rezervy LAPVR 01 lokalita Čučice.

Námitka, uvádějící, že město Ivančice požaduje „zrušení a naprosté vyřazení (vypuštění) lokality územní rezervy Čučice LAPVR01 z návrhu ZÚR JMK“, nesouhlasí „s držením lokality Čučice v ZÚR JMK ve smyslu územní rezervy vyplývající z Generelu LAPV“, tím zároveň nesouhlasí „se záměrem výstavby Vodního díla Čučice na řece Oslavě v Přírodním parku Oslava a Přírodní rezervaci Údolí Oslavy a Chvojnice“ a nesouhlasí ani „s jakýmkoli jiným podobným záměrem na řece Oslavě nebo kdekoliv jinde na horním nebo dolním toku“, **se zamítá**.

Odůvodnění:

K požadavku města Ivančice na zrušení a naprosté vyřazení (vypuštění) územní rezervy LAPVR01 lokalita Čučice z návrhu ZÚR JMK, nesouhlasu s držením lokality Čučice v ZÚR JMK ve smyslu územní rezervy vyplývající z Generelu LAPV a nesouhlasu se záměrem výstavby přehrady, nádrže či jiného podobného vodního díla na řece Oslavě uvádíme následující:

Plochy územních rezerv jsou v ZÚR JMK navrženy z důvodů územní ochrany těchto ploch pro případné řešení dopadů klimatické změny, především pro snížení nepříznivých účinků povodní a sucha, v dlouhodobém horizontu (v příštích padesáti až sto letech). Vodní zdroje České republiky jsou naprosto závislé na srážkách a rozkolísanosti srážko-odtokového systému. V důsledku klimatických změn se množství ročních srážek příliš nemění, ale lze očekávat změnu jejich časového rozložení, prodlužují se bezesrážková období a zvyšuje se výskyt extrémních jevů (povodně a sucha). Zajištění zdrojů vody pro obyvatelstvo je veřejným zájmem, který hájí MZe a MŽP prostřednictvím uplatňování Generelu území chráněných pro akumulaci povrchových vod a základních zásad využití těchto území (dále také „Generel LAPV“). Generel LAPV byl pořízen dle § 28a zákona č. 254/2001 Sb., o vodách a o změně některých zákonů (vodní zákon), ve znění pozdějších předpisů (dále také vodní zákon).

V návrhu Zásad územního rozvoje Jihomoravského kraje (ZÚR JMK) jsou lokality morfologicky, geologicky a hydrologicky vhodné pro akumulaci povrchových vod (LAPV) vymezeny v souladu s článkem (167) PÚR, který krajům ukládá úkol územně chránit plochy pro LAPV na základě Generelu LAPV. Cílem Generelu LAPV je dlouhodobá ochrana těchto území pro případné řešení dopadů klimatických změn. Hlavními důvody pro hájení území výhledových lokalit jsou:

- a) Česká republika leží na rozhraní jednoho z hlavních evropských rozvodí a je závislá na vodě z atmosférických srážek, kterou je nutné zadržet a která rovněž dotuje podzemní vody
- b) voda je základní a strategickou surovinou podmiňující udržení dosažené úrovně lidské společnosti
- c) předpovědní modely předpokládají, že se postupně vyskytne změna klimatu s předpokládaným nepříznivým vlivem na vodní zdroje
- d) vodní nádrž nelze realizovat kdekoliv – stěžejní jsou morfologické, hydrologické a geologické podmínky ve vytipovaném území
- e) vymezené území nesmí být zatíženo negativními vlivy (znečištěním, významnou veřejnou infrastrukturou, kompaktní zástavbou apod.)
- f) navržené lokality vhodné pro výstavbu vodních nádrží jsou jedinečné a nenahraditelné, jejich územní ochrana je dlouhodobou záležitostí datovanou již do minulého století, naposledy formou směrného

vodohospodářského plánu, nyní Generelu LAPV

g) v neposlední řadě při rozhodnutí o realizaci bude vždy rozhodovat veřejný zájem

Konkrétně LAPV Čučice je v návrhu ZÚR JMK vymezena na vodním toku Oslava jako plocha územní rezervy LAPVR 01. Z Generelu LAPV vyplývá, že potencionálně by měla sloužit jako rezerva pro vodárenský zdroj VN Mostiště (dle studie dopadů klimatické změny dojde k poklesu kapacity vodního zdroje Mostiště až o 57%), zároveň se uvažuje jako záložní zdroj vody pro JE Dukovany a dále může zajistit lokální protipovodňovou ochranu sídel a nadlepšování ekologických průtoků na dolním úseku Oslavy. Lokalita Čučice je zařazena mezi lokality strategické, tj. kategorie A. Kategorie A znamená, že jde o území, jejichž vodohospodářský význam spočívá především ve schopnosti vytvořit či doplnit zdroje pro zásobování pitnou vodou, a případně plnit i další funkce, především pozitivní ovlivnění odtokových poměrů velkých povodí. Kategorie A dále znamená, že u této LAPV jde o území, u něž byla potřeba dlouhodobého hájení pořízeným Generelem LAPV potvrzena. Lokalita bude územně hájena i nadále ve vztahu ke zpřesňování prognóz vývoje klimatické změny a zejména v návaznosti na realizaci relevantních opatření přijatých v plánech povodí, které svými efekty mohou přispět ke zmírnění dopadů klimatické změny a tedy i ke snižování případné potřeby samotných vodních nádrží.

Vymezení ploch pro LAPV na území Jihomoravského kraje tedy vychází z požadavků Generelu LAPV, ve kterém byla již provedena minimalizace lokalit oproti původním plánům, proto není žádoucí lokality vypouštět. Vymezení územních rezerv pro LAPV v návrhu ZÚR JMK je třeba vnímat jako opatření v rámci předběžné opatrnosti, tj. jako ochranu území před jeho změnami, které by znemožnily nebo podstatně ztížily budoucí zvažované využití (§ 36 odst. 1 stavebního zákona).

Pro ochranu LAPV orgány územního plánování Generel LAPV stanovuje podmínky využití území, které jsou uvedeny v Odůvodnění ZÚR JMK v části „(k bodům 336 – 339)“ na str. 259. Smyslem předmětných podmínek je neomezovat současné činnosti v územích chráněných pro akumulaci povrchových vod nad míru nezbytně nutnou a naopak umožnit prostřednictvím územních plánů využití těchto území, které by bylo v souladu s § 28a odst. 1 vodního zákona a zohledňovalo předpokládaný časový horizont (příštích padesát až sto let).

K informaci, že v rámci aktualizace Generelu LAPV vyjádřily obce svůj nesouhlas s lokalitou Čučice, považuje pořizovatel ZÚR JMK za důvodné upřesnit, že v případě Generelu LAPV se jedná o dokument MZE a MŽP, tj. o dokument mimo působnost územního plánování. Námitky a nesouhlasná stanoviska uplatněná v rámci projednání tohoto dokumentu se tudíž nemohou z logiky věci vztahovat k zásadám územního rozvoje jako takovým. Rovněž tak tvrzení, že existují vhodnější lokality.

K tvrzením, že „existují jiné způsoby zadržování vody v krajině“, „vybudování vodní nádrže je snad posledním možným krokem po vyčerpání všech dalších technických možností“ a že město Ivančice věří, že „vůči zodpovědnosti k našim potomkům budou bezpochyby tyto další způsoby, jak se vyrovnat s eventuálním nedostatkem vodních zdrojů, zvažovány“, pořizovatel konstatuje, že součástí Generelu LAPV je protokol o pořízení Generelu LAPV, podepsaný v září 2011 ministry zemědělství a životního prostředí, ve kterém se mj. uvádí, že Generel LAPV „není plánem výstavby vodních nádrží, ale pokladem, podle kterého se prostřednictvím územního plánování zajistí využívání stanovených území tak, že nedojde k znemožnění nebo podstatnému ztížení možné realizace konkrétní vodní nádrže v budoucnu za předpokladu, že budou vyčerpány možnosti ostatních adaptačních opatření k zajištění vodohospodářských služeb a kdy dopady klimatické změny nebudou řešitelné jinými prostředky pro jejich neproveditelnost nebo pro jejich neúměrné náklady.“ Tímto způsobem je garantováno, že budou nejen zvažovány, ale primárně upřednostňovány jiné způsoby zadržování vody v krajině než výstavbou vodních nádrží.

Pořizovatel zásadně nesouhlasí s tvrzením, že lokalita Čučice byla jako rezerva z pozice nadřazeného dokumentu mechanicky převzata bez dalšího odůvodnění a posouzení. Povinnost územní ochrany LAPV na základě Generelu LAPV ukládá všem krajům článek (167) PÚR. Závaznost PÚR pro pořízení zásad územního rozvoje je přímo stanovena stavebním zákonem (§ 31 odst. 4). Povinnost pořídit Generel LAPV jako odborný vodohospodářský podklad pro PÚR a ÚPD, (v tomto případě pro ZÚR JMK) je ustanovením § 28a odst. 2 vodního zákona uložena Ministerstvu zemědělství v dohodě s Ministerstvem životního prostředí. V návrhu ZÚR JMK jsou postupem podle stavebního zákona zkoordinovány záměry jednotlivých LAPV z Generelu LAPV s ostatními záměry obsaženými v ZÚR JMK. Vlivy ZÚR JMK jsou v souladu se stavebním zákonem posouzeny ve „Vyhodnocení vlivů ZÚR JMK na udržitelný rozvoj území“ v rozsahu podle Přílohy č. 5 Vyhlášky 500/2006 Sb., jehož součástí je hodnocení vlivů na životní prostředí v rozsahu stanoveném přílohou stavebního zákona.

V návrhu Zásad územního rozvoje Jihomoravského kraje (ZÚR JMK) jsou lokality morfologicky, geologicky a hydrologicky vhodné pro akumulaci povrchových vod (LAPV) vymezeny v souladu s článkem (167) PÚR, který

krajům ukládá úkol územně chránit plochy pro LAPV na základě Generelu LAPV.

K tvrzení, že u této lokality je zjevný a výrazný střet s veřejným zájmem ochrany přírody a krajiny a dále, že „*Při zohlednění národních zájmů ochrany přírody a krajiny i ve vazbě na Generel LAPV je držení rezervy Čučice potom také v rozporu s uvedeným Generelem, neboť se jedná o území, kde je územní ochrana zabezpečena prostřednictvím zákona 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny a tudíž i v rozporu s návrhem ZÚR JMK, resp. opačně.*“ považuje pořizovatel za důvodné uvést následující:

K předmětné lokalitě existují dva veřejné zájmy, zájem vodohospodářský a zájem ochrany přírody (území NATURA). Podle stavebního zákona se stanovené využití územní rezervy v rámci vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území z hlediska vlivů na životní prostředí a evropsky významné lokality a ptačí oblasti (NATURA) neposuzuje. Smyslem územní rezervy dle § 36 odst. 1 stavebního zákona je na základě principu předběžné opatrnosti chránit vymezené území tak, aby dosavadní využití nebylo měněno způsobem, který by znemožnil nebo podstatně ztížil prověřované budoucí využití. Účelem územní rezervy není prokazovat veřejný zájem, případně, který veřejný zájem je převažující. To bude předmětem řešení v případě, kdy předmětné území bude prověřováno pro možnost akumulace vody. To znamená, že takový záměr nelze umístit bez prověření potřeby jeho realizace a plošných nároků. Až po tomto prověření lze v rámci aktualizace ZÚR plochu územní rezervy změnit na plochu, která umožní realizaci uvedeného účelu, anebo územní rezervu vypustit.

K tvrzení, že „*Záměr vodního díla v takovém umístění a rozsahu, pro který jsou v ZÚR JMK vymezením územní rezervy LAPVR01 Čučice zcela bezesporu vytvořeny předpoklady, by prakticky zlikvidoval regionální biokoridor RK1479 a výrazně negativně by narušil ekosystémy a trvale existující organismy v regionálním biocentru RBC1806*“ a dále, že „*Územní rezerva LAPVR01 Čučice vytváří podmínky pro záměr, který by měl na funkci biocentra stejně negativní vliv jako např. rozsáhlý průmyslový areál nebo nadmístní dopravní stavba...*“ považuje pořizovatel za důvodné uvést následující:

V rámci ZÚR JMK se nejedná o protichůdné záměry, neboť smyslem územní rezervy dle § 36 odst. 1 stavebního zákona je na základě principu předběžné opatrnosti chránit vymezené území tak, aby dosavadní využití nebylo měněno způsobem, který by znemožnil nebo podstatně ztížil prověřované budoucí využití. Územní rezerva jako taková fakticky tudíž realizaci záměru neumožňuje, nýbrž chrání předmětné území na základě principu předběžné opatrnosti a to do doby, než bude možné na základě prověření o záměru rozhodnout. Viz také výše uvedené k údajnému střetu mezi zájmy vodohospodářskými a zájmy ochrany území NATURA.

Rovněž k tvrzení, že „*předmětná územní rezerva LAPVR01 Čučice vytváří podmínky pro záměr, který je v přímém rozporu se stanovenými cílovými charakteristikami krajiny a stanovenými územními podmínkami pro jejich zachování nebo dosažení uvedenými v ZÚR JMK v kapitole F.*“, neboť je vymezena částečně v krajinném typu 30 Tišnovsko-ivančickém a částečně v krajinném typu 32 Domašovském, nelze než odkázat na předchozí upřesnění k potencionálním střetům.

K požadavkům města Ivančice obsaženým v podání, a to zejména:

- a) v rámci ZÚR samostatně zpracovat posouzení opravy a využití stávajících pevných jezů a jejich vzduť na toku řeky Oslavy na území LAPVR 01 i na toku pod ním
- b) aby zpracovatel ZÚR na základě provedených geologických průzkumů zrušil a upustil od dalšího uvažování s územní rezervou LAPVR 01, také z důvodů neproveditelnosti záměru z pohledu geologické stavby území
- c) aby se zpracovatel ZÚR na základě toho, že „*Generel LAPV není plánem výstavby vodních nádrží ...*“ (viz citace z protokolu o pořízení Generelu LAPV výše) jasně vypořádal s návrhem možných jiných řešení adaptačních opatření v dané lokalitě, které povedou k zajištění vodohospodářských služeb. Město požaduje zpracování studie těchto konkrétních opatření a jejich zhodnocení z pohledu technických, ekonomických, ekologických a její zpracování do ZÚR JMK namísto uvedené lokality LAPVR01 Čučice.

pořizovatel ZÚR JMK konstatuje, že předmětné požadavky nejsou, s ohledem na ust. § 36 stavebního zákona, relevantní vůči pořizovaným ZÚR JMK.

Požadavek vážící se k případným opravám stávajících pevných jezů lze v souladu se stavebním zákonem a vodním zákonem uplatnit k příslušnému vodoprávnímu úřadu. Požadavek na upuštění od záměru na základě geologických průzkumů je třeba uplatnit v souladu s vodním zákonem k Ministerstvu zemědělství a Ministerstvu životního prostředí, jakožto ústředním vodoprávním úřadům zodpovědným za pořízení a aktualizace Generelu LAPV. K požadavku, aby se zpracovatel ZÚR vypořádal s návrhem možných jiných řešení, uvádíme, že přímo v předmětném protokolu o pořízení Generelu LAPV je deklarováno, že k realizaci konkrétní

vodní nádrže v budoucnu dojde za předpokladu, že budou vyčerpány možnosti ostatních adaptačních opatření k zajištění vodohospodářských služeb a kdy dopady klimatické změny nebudou řešitelné jinými prostředky pro jejich neproveditelnost nebo pro jejich neúměrné náklady.

Požadované je tedy v působnosti příslušných resortních ministerstev, zejména Ministerstva zemědělství a Ministerstva životního prostředí a příslušných vodoprávních úřadů.

K tvrzením, že „případné trvání na vymezení této rezervy zakládá podmínky pro významné negativní ovlivnění nejen přírody samé, ale také pro zásadní rozvoj hospodářského a ekonomického potenciálu a budoucnosti města Ivančice“ dále, že „existence rezervy povede k nevratnému negativnímu zásahu do turistického a rekreačního využití údolí Oslavy a Chvojnice“ a „negativní dopad se pak projeví na negativním hospodářském rozvoji cestovního ruchu a rozvoji služeb celého regionu“ atd., pořizovatel ZÚR JMK konstatuje, že město Ivančice v podání uvádí: „O této přehradě se uvažovalo již v průběhu 60. let, proto byla lokalita poměrně podrobně geologicky zkoumána.“ Městu Ivančice je tudíž známo, že záměr je sledován již od minulého století. O újmě tímto způsobně (a to na rozvoji hospodářského a ekonomického potenciálu, na turistickém a rekreačním využití) se však v podání nic neuvádí. Generel LAPV je pro ZÚR odborným vodohospodářským podkladem, který navazuje na předešlé podklady a zahrnuje v sobě aktualizované, v současné době platné výstupy dlouhodobých odborných zkoumání a prověřování předmětných lokalit z hlediska vodohospodářských zájmů. Revizi odborných podkladů, jakým bezesporu Generel LAPV je, však orgánům územního plánování stavební zákon neumožňuje. Pořizovateli ZÚR JMK nezbývá než konstatovat, že požadavky směřující vůči jiným řešením vodárenských zdrojů, účelu LAPV Čučice (zejm. energetického využití pro JE Dukovany) atd. jsou v působnosti příslušných resortů, zejm. Ministerstva zemědělství, Ministerstva životního prostředí a Ministerstva průmyslu a obchodu. Stavební zákon konkretizovaný článkem (167) PÚR krajům z hlediska územního plánování ukládá úkol územně chránit plochy pro LAPV na základě Generelu LAPV (k závaznosti PÚR a vymezení územních rezerv pro LAPV v ZÚR JMK viz výše). V území je i nadále možno činit změny, ovšem s výjimkou těch, které by znemožnily či podstatně ztížily budoucí využití území způsobem, pro nějž má být území prověřeno. Vzhledem k tomu, že vymezením územní rezervy nedochází ke změně ve využití území co do vlivů na životní prostředí, se situace v území v zásadě stabilizuje.—Vymezení územní rezervy v ZÚR JMK situaci v území (tj. dosavadní využívání území) nijak nemění a v podstatě potvrzuje stávající využití území.

Závěrem považuje pořizovatel ZÚR JMK za potřebné zdůraznit, že ačkoli se podle § 36 odst. 1 stavebního zákona územní rezervy z hlediska vlivů na životní prostředí neposuzují, problematika, které musí být při prověřování možností budoucího využití pro daný účel a při upřesnění vymezení předmětné plochy věnována zvýšená pozornost, je popsána ve Vyhodnocení vlivů ZÚR JMK na udržitelný rozvoj území v příloze č. 3 „Informativní údaje k územním rezervám“. Účelem informativního přehledu je upozornit na skutečnosti, kterým je nutné se při budoucím prověřování věnovat, tj. neměly by být opomenuty. U územní rezervy pro lokalitu Čučice je v Upozornění SEA uvedeno mimo jiné věnovat pozornost minimalizaci vlivů na zvláště chráněná území přírody PR Údolí Oslavy a Chvojnice, na lokality soustavy NATURA – EVL Údolí Oslavy a EVL Údolí Chvojnice, na minimalizaci vlivů na přírodní park Oslava a na zachování funkcí skladebných částí ÚSES.

Pořadí	N 37	Datum	14.06.2016	KEVIS kód	–	Č. j.	JMK 92699/2016
Obec (identifikační údaje)		název obce:		obec Biskoupky			
		osoba oprávněná jednat jménem obce:		Josef Benda, starosta			
Adresa / sídlo		Biskoupky č. 40, 664 91 Ivančice					
Téma		Hospodářství vodní					
Téma – jiné							
Námítka							
Zastupitelstvo obce Biskoupky projednala a schválila na svém zasedání dne 25.05.2016 usnesením 34/13 znění námítky obce Biskoupky a její uplatnění k Návruhu Zásad územního rozvoje Jihomoravského kraje (ZÚR JMK) a k Vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území (VVURU) .							
Obec Biskoupky tímto podává připomínku k Návruhu Zásad územního rozvoje Jihomoravského kraje (ZÚR JMK),							

k Vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území (VVURU), dle § 39 odst. 2 zákona č.183/2006 Sb., o územním plánování a stavebním řádu, v platném znění (stavební zákon):

V rámci projednávání návrhu ZÚR JMK a následného vyhodnocení námitek a připomínek požadujeme zrušení a naprosté vyřazení (vypuštění) lokality územní rezervy Čučice LAPVR01 z návrhu ZÚR JMK.

Nesouhlasíme s držením lokality Čučice v ZÚR JMK ve smyslu územní rezervy vyplývající z Generelu LAPV, a tím zároveň nesouhlasíme se záměrem výstavby Vodního díla Čučice na řece Oslavě v Přírodním parku Oslava a Přírodní rezervaci Údolí Oslavy a Chvojnice.

Nesouhlasíme ani s jakýmkoli jiným podobným záměrem na výstavbu přehrady, nádrže či jiného podobného vodního díla na řece Oslavě, ať již v Přírodním parku Oslava, Přírodní rezervaci Údolí Oslavy a Chvojnice, nebo kdekoli jinde na jejím horním nebo dolním toku, pokud by byl zvažován.

Důvody našeho výše uvedeného požadavku a nesouhlasu, tj. **námítky** jako takové, spočívají zejména a mimo jiné v těchto oblastech:

Chápeme, že celá republika je v podstatě jen odtokovou oblastí z rozhraní jednoho z hlavních evropských rozvodí a je závislá na vodě z atmosférických srážek, kterou je nutno zadržet, a která rovněž dotuje spodní vody a současná perioda ve změně klimatu je pro srážky velmi nepříznivá. Obecně namítáme, že existují vhodnější lokality pro stavbu přehrad, jak z pohledu morfologického, hydrologického, tak především geologického. Existují tedy nejen vhodnější lokality, ale především však jiné způsoby zadržování vody v krajině. Věříme, že vůči odpovědnosti k našim potomkům budou bezpochyby tyto další způsoby, jak se vyrovnat s eventuelním nedostatkem vodních zdrojů, zvažovány. Vybudování vodní nádrže je snad posledním možným krokem po vyčerpání všech dalších technických možností.

Aktuální znění politiky územního rozvoje ČR ukládá kraji na základě Generelu LAPV vymezit lokality chráněné pro akumulaci povrchových vod jako územní rezervy do Zásad územního rozvoje. Lokalita Čučice jako rezerva byla z pozice nadřazeného dokumentu mechanicky převzata, bez dalšího odůvodnění a posouzení, v plném rozsahu, jako plocha pro prověření možného budoucího umístění vodní nádrže. Upozorňujeme však, že v rámci aktualizace Generelu LAPV bylo vzneseno několik zásadních námitek a nesouhlasných stanovisek obcí kraje Vysočina ve vazbě na lokalitu LAPVR 01 vůči MZe, které ústy RNDr. Punčocháře uvedlo, že daná nesouhlasná stanoviska s lokalitou Čučice budou směřovat k vyjmutí lokality z Generelu a zařazení do Přílohy jako profil s tím, že nyní je postačující hájení prostřednictvím ochrany přírody (lokalita leží na území přírodní rezervace). Hájení území tímto způsobem považujeme za naprosto dostatečné, protože nedojde ke znehodnocení této plochy ať již výstavbou nebo dalšími vlivy, tak aby došlo v daných podmínkách k nenahraditelné možnosti zachycení vod v krajině.

Obecně lze vnímat fakt, že morfologie a hydrologické podmínky se jeví jako vhodné, nicméně právě morfologie daného území přímo vybízí k jiným technickým řešením zachycování vody v prostředí z pohledu nenarušení krajiny, zachování biodiverzity a přírodě blízkým řešením zabezpečujícím dostatečnou retenci vody v krajině a její následné využití jako strategické suroviny. V rámci návrhu ZÚR není významně zhodnocen tento fakt, směřující například k realizaci využití technologií infiltrace povrchových vod do nových vodárenských zdrojů, hrazení malých přítoků apod. Z daného důvodu požadujeme v rámci ZÚR také samostatné zapracování posouzení opravy a využití stávajících pevných jezů a jejich vzdutí na toku řeky Oslavy, jak v rámci území LAPVR 01 (určené ke zrušení), tak na toku pod ním. Realizace těchto opatření je pro krajinu i životní a sociální prostředí ekonomicky, technicky a také ekologicky nesrovnatelně výhodnější.

O této přehradě se uvažovalo již v průběhu 60-tých let, proto byla lokalita poměrně podrobně geologicky zkoumána. Byly provedeny i zkušební vrty. Většinou tvoří tamní horniny rula. Její místní formu tvoří převážně pararuly. Ty jsou náchylné k vrstevnaté odlučnosti, což by pro uvedené dílo ale nebylo až tak vážným problémem.

V rámci průzkumu byl ale objeven hlubinný zlom, zasahující do značné části údolí. Ten by při větším zatížení zadržanou vodní masou velmi pravděpodobně propouštěl zadržanou vodu, případně by následkem mohla být i nestabilita hrázího tělesa. Utěsnění takového zlomu je i dnes velmi problematické, a ekonomicky je to naprostá katastrofa. Z uvedených důvodů bylo od dalších plánů na stavbu v minulém století upuštěno. Na základě těchto skutečností není jasno, proč zpracovatel ZÚR nezhodnotil tyto skutečnosti a pouze mechanicky převzal podklady z Generelu LAPV. Ačkoliv jsou možnosti stavebních materiálů nesrovnatelné s obdobím 60-tých let, ekonomicky je záměr stále naprosto nepřijatelný. O škodách ekologických a estetických a bezpečnostním riziku ani nemluvě.

Požadujeme, aby zpracovatel ZÚR na základě provedených geologických průzkumů zrušil a upustil od dalšího uvažování s územní rezervou – lokalitou LAPVR 01 Čučice, také z důvodů neproveditelnosti záměru z pohledu geologické stavby území.

U lokality rezervy LAPVR 01 nelze uvažovat jako o lokalitě dostatečně vodohospodářsky efektivní, bez vážných a zjevných střetů se zastavěnými územími především na dolním toku pod uvažovaným VD či, a to především, s významnými zájmy ochrany přírody a krajiny. U této lokality je zjevný a výrazný právě střet s veřejným zájmem ochrany přírody a krajiny. Nelze pominout významné prvky, kterými jsou Přírodní park Oslava, uvnitř něj Přírodní rezervace Údolí Oslavy a Chvojnice a neopominutelný fakt, projednávání návrhu vyhlášení Národní přírodní rezervace Soutok Oslavy a Chvojnice. Již tento fakt dává jasný signál nesmírného národního přírodního a krajinného a ochrannářského významu této lokality a je ve střetu se v ZÚR deklarovanou a textově velmi obecně odůvodněnou plochou LAPVR 01 Čučice. Při zohlednění národních zájmů ochrany přírody a krajiny i ve vazbě na Generel LAPV je držení rezervy Čučice potom také v rozporu s uvedeným Generelem, neboť se jedná o území, kde je územní ochrana zabezpečena prostřednictvím zákona 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny a tudíž i v rozporu s návrhem ZÚR JMK, resp. opačně.

Chápeme, že Generel není samotným plánem výstavby vodních nádrží, ale podkladem, podle kterého se prostřednictvím územního plánování, v tomto případě ZÚR, zajistí využívání stanovených území tak, že nedojde k znemožnění nebo podstatnému ztížení možné realizace konkrétní vodní nádrže v budoucnu za předpokladu, že budou vyčerpány možnosti ostatních adaptačních opatření k zajištění vodohospodářských služeb, a kdy dopady klimatických změn nebudou řešitelné jinými prostředky pro jejich neproveditelnost nebo pro jejich neúměrné náklady. Na základě této skutečnosti požadujeme, aby se zpracovatel ZÚR jasně vypořádal s návrhem možných jiných řešení adaptačních opatření v dané lokalitě, které povedou k zajištění vodohospodářských služeb. Požadujeme zpracování studie těchto konkrétních opatření a jejich zhodnocení z pohledu technických, ekonomických, ekologických a její zapracování do ZÚR JMK namísto uvedené lokality LAPVR01 Čučice. Lze uznat, že velké nádrže nadlepšují minimální průtok a snižují průtokové extrémy (ty jsou ale pro přírodu někdy nutné), vytváří zásobu pro potřeby lidí. Nicméně nezadržují vodu v krajině, ale pouze v nádrži. Lokálně mírně ochladí odparem mikroklima v horku, ale dosah jsou jen stovky metrů do okolí – kvalitně spravovaná krajina funguje lépe. V době sucha silně odpařují vodu, a to v době, kdy již vegetace neodpařuje, neboť nemá kde brát. V případě objemu uvažované nádrže a její ploše ve vztahu k územní rezervě LAPVR01 lze předpokládat výpar z volné hladiny až 40 l/s, což je v suchém období zhruba průtok celé říčky Chvojnice.

Záměr vodního díla v takovém umístění a rozsahu, pro který jsou v ZÚR JMK vymezením územní rezervy LAPVR01 Čučice zcela bezesporu vytvořeny předpoklady, by prakticky zlikvidoval regionální biokoridor RK1479 a výrazně negativně by narušil ekosystémy a trvale existující organismy v regionálním biocentru RBC1806. Ač se jedná o územní rezervu, která má pouze prověřit možné budoucí využití a umístění ploch ve smyslu § 28a zákona č. 254/2001 Sb. (o vodách a o změně některých zákonů ve znění pozdějších předpisů), tak se v kontextu aktuálně zadané technicko-ekonomické studie „Oslava, vodní dílo Čučice“ zcela evidentně jedná o plochu pro umístění rozsáhlého technického díla – údolní vodní nádrže.

V rámci jedné dokumentace ZÚR JMK ovšem nelze z logiky věci vymezovat a přijímat protichůdné koncepce a záměry. Územní rezerva LAPVR01 Čučice vytváří podmínky pro záměr, který by měl na funkci biocentra stejně negativní vliv jako např. rozsáhlý průmyslový areál nebo nadmístní dopravní stavba. Účel, rozsah a umístění plochy územní rezervy LAPVR01 jsou v přímém rozporu s požadavky na uspořádání a využití území, které jsou v ZÚR JMK stanoveny v bodě (264), kde jsou uvedeny pro plánování a usměrňování územního rozvoje v plochách a koridorech nadregionálního a regionálního ÚSES zejména tyto požadavky na uspořádání a využití území: „Plochy a koridory pro nadregionální a regionální ÚSES chránit před změnou ve využití území, která by znemožnila založení vymezené skladebné části ÚSES v budoucnosti. Zejména chránit území koridorů před zástavbou či změnami ve využití území, které by v budoucnosti znemožnily souvislé propojení biokoridoru, ačkoliv v současnosti územní předpoklady pro souvislé propojení existují.“ Z uvedeného plyne, že rozsáhlé vodní dílo představuje takovou změnu ve využití území, která nenávratně znemožní souvislé propojení regionálního ÚSES a povede k praktické likvidaci regionálního biokoridoru RK1479. Přitom je nutné si uvědomit fakt, že se v případě RK1479 a RBC1806 nejedná pouze o migraci a trvalou existenci druhů vázaných na vodní ekosystémy (migraci některých lze částečně kompenzovat technickými opatřeními na vodních dílech), ale především o komplexní pestrou mozaiku stanovišť v unikátním hluboce zaříznutém říčním údolí od skal a skalních stepí, pastvin, lesostepí a řídkých lesů po bučiny. Unikátnost území byla opakovaně doložena jak entomologickými, tak botanickými průzkumy. Bylo zde nalezeno téměř 800 druhů cévnatých rostlin, z nich je více než pětina zařazena v červeném seznamu vzácných a ohrožených druhů. K negativnímu ovlivnění těchto

stanovišť a ÚSES by navíc nedošlo pouze přímo zatopením, ale také sekundárně např. negativním ovlivněním mikroklimatu.

Dále namítáme, že předmětná územní rezerva LAPVR01 Čučice vytváří podmínky pro záměr, který je v přímém rozporu se stanovenými cílovými charakteristikami krajiny a stanovenými územními podmínkami pro jejich zachování nebo dosažení uvedenými v ZÚR JMK v kapitole F. Územní rezerva LAPVR01 je vymezena částečně v krajinném typu 30 (Tišovsko-ivančický) a částečně v krajinném typu 32 (Domašovský).

Pro krajinný typ Tišovsko-ivančický jsou v cílových charakteristikách uvedeny jako významné vodní toky s hodnotnými doprovodnými porosty. V bodě (410) je stanoven požadavek na uspořádání a využití území „podporovat zachování a obnovu přirozeného vodního režimu vodního toku“. Jako úkol pro územní plánování je stanoveno „vytvářet územní podmínky pro revitalizační opatření na vodních tocích a jejich nivách“ a dále „na území přírodních parků vytvářet územní podmínky pro důslednou ochranu krajinného rázu“. Připomínáme, že plocha územní rezervy LAPVR01 Čučice je vymezena na území Přírodního parku Oslava.

Pro krajinný typ Domašovský jsou v cílových charakteristikách uvedeny jako významné krajiny hluboce zaříznutých lesních a místy skalnatých údolí. V bodě (414) je stanoven požadavek na uspořádání a využití území „podporovat opatření pro zachování krajiny s pestrá strukturou využití území“. Jako úkol pro územní plánování je stanoveno „vytvářet územní podmínky pro zajištění prostupnosti krajiny, na území přírodních parků vytvářet územní podmínky pro důslednou ochranu krajinného rázu“.

Z uvedeného plyne, že záměr rozsáhlého vodního technického díla, pro který jsou vymezením územní rezervy LAPVR01 Čučice vytvořeny předpoklady, je zcela evidentně v rozporu se stanovenými územními podmínkami pro zachování cílových charakteristik krajiny a je protichůdný s úkoly pro územní plánování stanovenými v kapitole F. Rozsáhlé vodní dílo – v rozsahu a umístění územní rezervy LAPVR01 – by mělo nevratný a výrazně negativní vliv na přirozený vodní režim, krajinný ráz (včetně narušení území přírodního parku), biodiverzitu a krajinnou strukturu území.

S držením lokality rezervy LAPVR 01 tedy nesouhlasíme, vymezení této lokality zakládá zjevný rozpor se zájmy ochrany přírody a krajiny v místě vymezené rezervy v kontextu se skutečností, které představuje řízení o vyhlášení NPR, tato lokalita je pak v rozporu s metodikou Generelu LAPV při zařazení lokalit a tím nemůže být uvažována ani v návrhu ZÚR.

Případné trvání na vymezení této rezervy zakládá podmínky pro významné negativní ovlivnění nejen přírody samé, ale také pro zásadní rozvoj hospodářského a ekonomického potenciálu, a budoucnosti města Oslavy, jako města nacházejícího se pod případným vodním dílem. Stejná míra ovlivnění se předpokládá i pro další oblast regionu Ivančicka. Žádným způsobem není zohledněn a vypořádán fakt geomorfologie území, které se nachází pod územní rezervou Čučice z pohledu zásadního narušení a velmi nepříznivého ovlivnění v kontextu s těmito významnými sídelními útvary a jejich rozvojem. Tento fakt je v příkrém rozporu myšlenek Zásad územního rozvoje JMK a samotné připuštění myšlenky této rezervy se již nyní negativně projevuje na vnímání území města Oslavy jako území potencionálně neatraktivního.

Záměr a existence rezervy dále povede k nevratnému negativnímu zásahu do turistického a rekreačního využití údolí Oslavy a Chvojnice a k nezhoditelné ráně na odkazu i současnosti trampingu spojeným s tímto, v České republice unikátním, územím. Stejný negativní dopad se pak projeví na negativním hospodářském rozvoji cestovního ruchu a rozvoji služeb celého regionu.

To vše nemůže přiměřeně a v kontextu s jinými možnými, bohužel, ani neuvažovanými, technickými řešeními ospravedlnit deklarovaný cíl záměru, tj. vodárenský účel rezervy pro VN Mostiště, akumulací účel (doplňkový zdroj pro JE Dukovany, nadlepšování průtoků na dolním toku Oslavy), lokální protipovodňová ochrana a případná možnost energetického využití.

Účel rezervy vodárenských zdrojů je možno řešit jinými, účelnějšími, efektivními a především ekonomicky vhodnějšími variantami. Tento fakt je zcela pomíjen a je nutno jej v kontextu s rezervou LAPVR 01, ale i dalšími, dopracovat a rozvinout, což navrhuje a požadujeme jako další krok, který by vedl k možnému úspěšnému projednání a budoucímu schválení ZÚR JMK. Doplňkový zdroj pro JE Dukovany je diskutabilní, neboť potřeba technologické vody pro JE Dukovany z rezervy Čučice není dosud doložena žádným technickým podkladem, ani žádnou relevantní studií. Zásadní skutečností je potom z tohoto pohledu vydané prohlášení ČEZu, JE Dukovany ze dne 16.5.2016, které jasně říká, že výstavba nové přehrady na řece Oslavě není pro provoz elektrárny potřeba.“

Velmi diskutabilní až zavádějící je lokální protipovodňová ochrana. Co by bylo chráněno, jakým způsobem

a proč? Historická křivka průtoků a událostí za poslední století jednoznačně zpochybňuje tento důvod a lze jej považovat pouze za zástupný.

Protipovodňová ochrana je nepochybně součástí ochrany životů, zdraví a majetkových hodnot, což je základní povinnost státu zaštiťená předpisem nejvyšší právní síly – ústavním zákonem o bezpečnosti České republiky, ale z pohledu protipovodňového působení případného VD lze tento fakt řešit zcela jinými způsoby, což je záležitostí správce toku. Sám tento správce toku, tedy Povodí Moravy, uvádí, že v předmětném území zasahuje jen minimálně.

Co se týká možného energetického využití, to je samozřejmě věcí, která může mít reálný základ, ovšem z pohledu významnosti a možnosti jiných zdrojů jde pouze o případný důsledek.

Množství obyvatel nejen našeho regionu má v živé paměti zaplavení území údolí řeky Jihlavy a asi těžko si lze představit, že by něco podobného potkalo vedlejší údolí řeky Oslavy a Chvojnice. Jsme si vědomi toho, že budoucí hospodaření s vodou vzhledem k budoucím klimatickým změnám je a bude velkým problémem. Přesto však se domníváme, že zájem ochrany přírody by v tomto případě měl zjevně být nadřazen ostatním zájmům.

K této aktuální situaci zaujímá negativní postoj také zájmové sdružení SOS Oslava a účastníci Petice proti přehradě na řece Oslavě – Zachraňme údolí Oslavy, která právě probíhá nejen v rámci JMK, ale v celé České republice a je masivně podporována mnoha tisíci občanů a její významná podpora zaznívá i ze zahraničí.

Na závěr zdůrazňujeme, že údolí Oslavy a Chvojnice ve stávající podobě – ojedinělé, přírodě blízké říční krajiny, místy se prolínající s usměrněnou chatovou rekreací, s řadou nesmírně cenných přírodních lokalit a biodiverzity rostlinných a živočišných druhů – chápeme jako základ identity nejen našeho města, nejen našeho regionu a Jihomoravského kraje, ale také základ identity naší vlasti. Ze všech těchto uvedených důvodů, a mnoha důvodů dalších, je třeba tuto poslední ojedinělou říční krajinu hluboko zařiznutého údolí řeky Oslavy a Chvojnice zachovat občanům této země a budoucím generacím v nedotčené podobě!

Tato námitka (stanovisko) byla projednána a schválena zastupitelstvem obce Biskoupky č. 37/16.

Vyhodnocení námítky

Z hlediska věcného obsahu byla v předmětném podání formulována jedna námitka. Námitka je samostatně odůvodněna. Z textu podání vyplývá, že námitka se vztahuje k území obce Biskoupky, města Oslavy a dále k území dotčenému plochou územní rezervy LAPVR 01 lokalita Čučice.

Námitka, uvádějící, že obec Biskoupky požaduje „zrušení a naprosté vyřazení (vypuštění) lokality územní rezervy Čučice LAPVR01 z návrhu ZÚR JMK“, nesouhlasí „s držením lokality Čučice v ZÚR JMK ve smyslu územní rezervy vyplývající z Generelu LAPV“, tím zároveň nesouhlasí „se záměrem výstavby Vodního díla Čučice na řece Oslavě v Přírodním parku Oslava a Přírodní rezervaci Údolí Oslavy a Chvojnice“ a nesouhlasí ani „s jakýmkoli jiným podobným záměrem na řece Oslavě nebo kdekoli jinde na horním nebo dolním toku“, **se zamítá**.

Odůvodnění:

K požadavku obce Biskoupky na zrušení a naprosté vyřazení (vypuštění) územní rezervy LAPVR01 lokalita Čučice z návrhu ZÚR JMK, nesouhlasu s držením lokality Čučice v ZÚR JMK ve smyslu územní rezervy vyplývající z Generelu LAPV a nesouhlasu se záměrem výstavby přehrad, nádrže či jiného podobného vodního díla na řece Oslavě uvádíme následující:

Plochy územních rezerv jsou v ZÚR JMK navrženy z důvodů územní ochrany těchto ploch pro případné řešení dopadů klimatické změny, především pro snížení nepříznivých účinků povodní a sucha, v dlouhodobém horizontu (v příštích padesáti až sto letech). Vodní zdroje České republiky jsou naprosto závislé na srážkách a rozkolísanosti srážko-odtokového systému. V důsledku klimatických změn se množství ročních srážek příliš nemění, ale lze očekávat změnu jejich časového rozložení, prodlužují se bezesrážková období a zvyšuje se výskyt extrémních jevů (povodně a sucha). Zajištění zdrojů vody pro obyvatelstvo je veřejným zájmem, který hájí MZE a MŽP prostřednictvím uplatňování Generelu území chráněných pro akumulaci povrchových vod a základních zásad využití těchto území (dále také „Generel LAPV“). Generel LAPV byl pořízen dle § 28a zákona č. 254/2001 Sb., o vodách a o změně některých zákonů (vodní zákon), ve znění pozdějších předpisů (dále také vodní zákon).

V návrhu Zásad územního rozvoje Jihomoravského kraje (ZÚR JMK) jsou lokality morfologicky, geologicky a hydrologicky vhodné pro akumulaci povrchových vod (LAPV) vymezeny v souladu s článkem (167) PÚR, který krajům ukládá úkol územně chránit plochy pro LAPV na základě Generelu LAPV. Cílem Generelu LAPV je

dlouhodobá ochrana těchto území pro případné řešení dopadů klimatických změn. Hlavními důvody pro hájení území výhledových lokalit jsou:

- a) Česká republika leží na rozhraní jednoho z hlavních evropských rozvodí a je závislá na vodě z atmosférických srážek, kterou je nutné zadržet a která rovněž dotuje podzemní vody
- b) voda je základní a strategickou surovinou podmiňující udržení dosažené úrovně lidské společnosti
- c) předpovědní modely předpokládají, že se postupně vyskytne změna klimatu s předpokládaným nepříznivým vlivem na vodní zdroje
- d) vodní nádrž nelze realizovat kdekoli – stěžejní jsou morfologické, hydrologické a geologické podmínky ve vytipovaném území
- e) vymezené území nesmí být zatíženo negativními vlivy (znečištěním, významnou veřejnou infrastrukturou, kompaktní zástavbou apod.)
- f) navržené lokality vhodné pro výstavbu vodních nádrží jsou jedinečné a nenahraditelné, jejich územní ochrana je dlouhodobou záležitostí datovanou již do minulého století, naposledy formou směrného vodohospodářského plánu, nyní Generelu LAPV
- g) v neposlední řadě při rozhodnutí o realizaci bude vždy rozhodovat veřejný zájem

Konkrétně LAPV Čučice je v návrhu ZÚR JMK vymezena na vodním toku Oslava jako plocha územní rezervy LAPVR 01. Z Generelu LAPV vyplývá, že potencionálně by měla sloužit jako rezerva pro vodárenský zdroj VN Mostiště (dle studie dopadů klimatické změny dojde k poklesu kapacity vodního zdroje Mostiště až o 57%), zároveň se uvažuje jako záložní zdroj vody pro JE Dukovany a dále může zajistit lokální protipovodňovou ochranu sídel a nadlepšování ekologických průtoků na dolním úseku Oslavy. Lokalita Čučice je zařazena mezi lokality strategické, tj. kategorie A. Kategorie A znamená, že jde o území, jejichž vodohospodářský význam spočívá především ve schopnosti vytvořit či doplnit zdroje pro zásobování pitnou vodou, a případně plnit i další funkce, především pozitivní ovlivnění odtokových poměrů velkých povodí. Kategorie A dále znamená, že u této LAPV jde o území, u něž byla potřeba dlouhodobého hájení pořízeným Generelem LAPV potvrzena. Lokalita bude územně hájena i nadále ve vztahu ke přepřehování prognóz vývoje klimatické změny a zejména v návaznosti na realizaci relevantních opatření přijatých v plánech povodí, které svými efekty mohou přispět ke zmírnění dopadů klimatické změny a tedy i ke snižování případné potřeby samotných vodních nádrží.

Vymezení ploch pro LAPV na území Jihomoravského kraje tedy vychází z požadavků Generelu LAPV, ve kterém byla již provedena minimalizace lokalit oproti původním plánům, proto není žádoucí lokality vypouštět. Vymezení územních rezerv pro LAPV v návrhu ZÚR JMK je třeba vnímat jako opatření v rámci předběžné opatrnosti, tj. jako ochranu území před jeho změnami, které by znemožnily nebo podstatně ztížily budoucí zvažované využití (§ 36 odst. 1 stavebního zákona).

Pro ochranu LAPV orgány územního plánování Generel LAPV stanovuje podmínky využití území, které jsou uvedeny v Odůvodnění ZÚR JMK v části „(k bodům 336 – 339)“ na str. 259. Smyslem předmětných podmínek je neomezovat současné činnosti v územích chráněných pro akumulaci povrchových vod nad míru nezbytně nutnou a naopak umožnit prostřednictvím územních plánů využití těchto území, které by bylo v souladu s § 28a odst. 1 vodního zákona a zohledňovalo předpokládaný časový horizont (příštích padesát až sto let).

K informaci, že v rámci aktualizace Generelu LAPV vyjádřily obce svůj nesouhlas s lokalitou Čučice, považuje pořizovatel ZÚR JMK za důvodné upřesnit, že v případě Generelu LAPV se jedná o dokument MZE a MŽP, tj. o dokument mimo působnost územního plánování. Námitky a nesouhlasná stanoviska uplatněná v rámci projednání tohoto dokumentu se tudíž nemohou z logiky věci vztahovat k zásadám územního rozvoje jako takovým. Rovněž tak tvrzení, že existují vhodnější lokality.

K tvrzením, že „existují jiné způsoby zadržování vody v krajině“, „vybudování vodní nádrže je snad posledním možným krokem po vyčerpání všech dalších technických možností“ a že obec Biskoupky věří, že „vůči zodpovědnosti k našim potomkům budou bezpochyby tyto další způsoby, jak se vyrovnat s eventuálním nedostatkem vodních zdrojů, zvažovány“, pořizovatel konstatuje, že součástí Generelu LAPV je protokol o pořízení Generelu LAPV, podepsaný v září 2011 ministry zemědělství a životního prostředí, ve kterém se mj. uvádí, že Generel LAPV „není plánem výstavby vodních nádrží, ale pokladem, podle kterého se prostřednictvím územního plánování zajistí využívání stanovených území tak, že nedojde k znemožnění nebo podstatnému ztížení možné realizace konkrétní vodní nádrže v budoucnu za předpokladu, že budou vyčerpány možnosti ostatních adaptačních opatření k zajištění vodohospodářských služeb a kdy dopady klimatické změny nebudou

řešitelné jinými prostředky pro jejich neproveditelnost nebo pro jejich neúměrné náklady.“ Tímto způsobem je garantováno, že budou nejen zvažovány, ale primárně upřednostňovány jiné způsoby zadržování vody v krajině než výstavbou vodních nádrží.

Pořizovatel zásadně nesouhlasí s tvrzením, že lokalita Čučice byla jako rezerva z pozice nadřazeného dokumentu mechanicky převzata bez dalšího odůvodnění a posouzení. Povinnost územní ochrany LAPV na základě Generelu LAPV ukládá všem krajům článek (167) PÚR. Závaznost PÚR pro pořízení zásad územního rozvoje je přímo stanovena stavebním zákonem (§ 31 odst. 4). Povinnost pořídit Generel LAPV jako odborný vodohospodářský podklad pro PÚR a ÚPD, (v tomto případě pro ZÚR JMK) je ustanovením § 28a odst. 2 vodního zákona uložena Ministerstvu zemědělství v dohodě s Ministerstvem životního prostředí. V návrhu ZÚR JMK jsou postupem podle stavebního zákona zkoordinovány záměry jednotlivých LAPV z Generelu LAPV s ostatními záměry obsaženými v ZÚR JMK. Vlivy ZÚR JMK jsou v souladu se stavebním zákonem posouzeny ve „Vyhodnocení vlivů ZÚR JMK na udržitelný rozvoj území“ v rozsahu podle Přílohy č. 5 Vyhlášky 500/2006 Sb., jehož součástí je hodnocení vlivů na životní prostředí v rozsahu stanoveném přílohou stavebního zákona.

V návrhu Zásad územního rozvoje Jihomoravského kraje (ZÚR JMK) jsou lokality morfologicky, geologicky a hydrologicky vhodné pro akumulaci povrchových vod (LAPV) vymezeny v souladu s článkem (167) PÚR, který krajům ukládá úkol územně chránit plochy pro LAPV na základě Generelu LAPV.

K tvrzení, že u této lokality je zjevný a výrazný střet s veřejným zájmem ochrany přírody a krajiny a dále, že „*Při zohlednění národních zájmů ochrany přírody a krajiny i ve vazbě na Generel LAPV je držení rezervy Čučice potom také v rozporu s uvedeným Generalelem, neboť se jedná o území, kde je územní ochrana zabezpečena prostřednictvím zákona 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny a tudíž i v rozporu s návrhem ZÚR JMK, resp. opačně.*“ považuje pořizovatel za důvodné uvést následující:

K předmětné lokalitě existují dva veřejné zájmy, zájem vodohospodářský a zájem ochrany přírody (území NATURA). Podle stavebního zákona se stanovené využití územní rezervy v rámci vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území z hlediska vlivů na životní prostředí a evropsky významné lokality a ptáčích oblastí (NATURA) neposuzuje. Smyslem územní rezervy dle § 36 odst. 1 stavebního zákona je na základě principu předběžné opatrnosti chránit vymezené území tak, aby dosavadní využití nebylo měněno způsobem, který by znemožnil nebo podstatně ztížil prověřované budoucí využití. Účelem územní rezervy není prokazovat veřejný zájem, případně, který veřejný zájem je převažující. To bude předmětem řešení v případě, kdy předmětné území bude prověřováno pro možnost akumulace vody. To znamená, že takový záměr nelze umístit bez prověření potřeby jeho realizace a plošných nároků. Až po tomto prověření lze v rámci aktualizace ZÚR plochu územní rezervy změnit na plochu, která umožní realizaci uvedeného účelu, anebo územní rezervu vypustit.

K tvrzení, že „*Záměr vodního díla v takovém umístění a rozsahu, pro který jsou v ZÚR JMK vymezením územní rezervy LAPVR01 Čučice zcela bezesporu vytvořeny předpoklady, by prakticky zlikvidoval regionální biokoridor RK1479 a výrazně negativně by narušil ekosystémy a trvale existující organismy v regionálním biocentru RBC1806*“ a dále, že „*Územní rezerva LAPVR01 Čučice vytváří podmínky pro záměr, který by měl na funkci biocentra stejně negativní vliv jako např. rozsáhlý průmyslový areál nebo nadmístní dopravní stavba...*“ považuje pořizovatel za důvodné uvést následující:

V rámci ZÚR JMK se nejedná o protichůdné záměry, neboť smyslem územní rezervy dle § 36 odst. 1 stavebního zákona je na základě principu předběžné opatrnosti chránit vymezené území tak, aby dosavadní využití nebylo měněno způsobem, který by znemožnil nebo podstatně ztížil prověřované budoucí využití. Územní rezerva jako taková fakticky tudíž realizaci záměru neumožňuje, nýbrž chrání předmětné území na základě principu předběžné opatrnosti a to do doby, než bude možné na základě prověření o záměru rozhodnout. Viz také výše uvedené k údajnému střetu mezi zájmy vodohospodářskými a zájmy ochrany území NATURA.

Rovněž k tvrzení, že „*předmětná územní rezerva LAPVR01 Čučice vytváří podmínky pro záměr, který je v přímém rozporu se stanovenými cílovými charakteristikami krajiny a stanovenými územními podmínkami pro jejich zachování nebo dosažení uvedenými v ZÚR JMK v kapitole F.*“, neboť je vymezena částečně v krajinném typu 30 Tišnovsko-ivančickém a částečně v krajinném typu 32 Domašovském, nelze než odkázat na předchozí upřesnění k potencionálním střetům.

K požadavkům obce Biskoupky obsaženým v podání, a to zejména:

- a) v rámci ZÚR samostatně zpracovat posouzení opravy a využití stávajících pevných jezů a jejich vzdutí na toku řeky Oslavy na území LAPVR 01 i na toku pod ním
- b) aby zpracovatel ZÚR na základě provedených geologických průzkumů zrušil a upustil od dalšího uvažování

s územní rezervou LAPVR 01, také z důvodů neproveditelnosti záměru z pohledu geologické stavby území

- c) aby se zpracovatel ZÚR na základě toho, že „Generel LAPV není plánem výstavby vodních nádrží ... (viz citace z protokolu o pořízení Generelu LAPV výše) jasně vypořádal s návrhem možných jiných řešení adaptačních opatření v dané lokalitě, které povedou k zajištění vodohospodářských služeb. Obec požaduje zpracování studie těchto konkrétních opatření a jejich zhodnocení z pohledu technických, ekonomických, ekologických a její zpracování do ZÚR JMK namísto uvedené lokality LAPVR01 Čučice.

pořizovatel ZÚR JMK konstatuje, že předmětné požadavky nejsou, s ohledem na ust. § 36 stavebního zákona, relevantní vůči pořizovaným ZÚR JMK.

Požadavek vážící se k případným opravám stávajících pevných jezů lze v souladu se stavebním zákonem a vodním zákonem uplatnit k příslušnému vodoprávnímu úřadu. Požadavek na upuštění od záměru na základě geologických průzkumů je třeba uplatnit v souladu s vodním k Ministerstvu zemědělství a Ministerstvu životního prostředí, jakožto ústředním vodoprávním úřadům zodpovědným za pořízení a aktualizace Generelu LAPV. K požadavku, aby se zpracovatel ZÚR vypořádal s návrhem možných jiných řešení, uvádíme, že přímo v předmětném protokolu o pořízení Generelu LAPV je deklarováno, že k realizaci konkrétní vodní nádrže v budoucnu dojde za předpokladu, že budou vyčerpány možnosti ostatních adaptačních opatření k zajištění vodohospodářských služeb a kdy dopady klimatické změny nebudou řešitelné jinými prostředky pro jejich neproveditelnost nebo pro jejich neúměrné náklady.

Požadované je tedy v působnosti příslušných resortních ministerstev, zejména Ministerstva zemědělství a Ministerstva životního prostředí a příslušných vodoprávních úřadů.

K tvrzením, že „případné trvání na vymezení této rezervy zakládá podmínky pro významné negativní ovlivnění nejen přírody samé, ale také pro zásadní rozvoj hospodářského a ekonomického potenciálu a budoucnosti města Oslavany“ dále, že „existence rezervy povede k nevratnému negativnímu zásahu do turistického a rekreačního využití údolí Oslavy a Chvojnice“ a „negativní dopad se pak projeví na negativním hospodářském rozvoji cestovního ruchu a rozvoji služeb celého regionu“ atd., pořizovatel ZÚR JMK konstatuje, že obec Biskoupky v podání uvádí: „O této přehradě se uvažovalo již v průběhu 60. let, proto byla lokalita poměrně podrobně geologicky zkoumána.“ Obci Biskoupky je tudíž známo, že záměr je sledován již od minulého století. O újmě tímto způsobné (a to na rozvoji hospodářského a ekonomického potenciálu, na turistickém a rekreačním využití) se však v podání nic neuvádí. Generel LAPV je pro ZÚR odborným vodohospodářským podkladem, který navazuje na předešlé podklady a zahrnuje v sobě aktualizované, v současné době platné výstupy dlouhodobých odborných zkoumání a prověřování předmětných lokalit z hlediska vodohospodářských zájmů. Revizi odborných podkladů, jakým bezesporu Generel LAPV je, však orgánům územního plánování stavební zákon neumožňuje. Pořizovateli ZÚR JMK nezbývá než konstatovat, že požadavky směřující vůči jiným řešením vodárenských zdrojů, účelu LAPV Čučice (zejm. energetického využití pro JE Dukovany atd. jsou v působnosti příslušných resortů, zejm. Ministerstva zemědělství, Ministerstva životního prostředí a Ministerstva průmyslu a obchodu. Stavební zákon konkretizovaný článkem (167) PÚR krajům z hlediska územního plánování ukládá úkol územně chránit plochy pro LAPV na základě Generelu LAPV (k závaznosti PÚR a vymezení územních rezerv pro LAPV v ZÚR JMK viz výše). V území je i nadále možno činit změny, ovšem s výjimkou těch, které by znemožnily či podstatně ztížily budoucí využití území způsobem, pro nějž má být území prověřeno. Vzhledem k tomu, že vymezením územní rezervy nedochází ke změně ve využití území co do vlivů na životní prostředí, se situace v území v zásadě stabilizuje. Vymezení územní rezervy v ZÚR JMK situaci v území (tj. dosavadní využívání území) nijak nemění a v podstatě potvrzuje stávající využití území.

Závěrem považuje pořizovatel ZÚR JMK za potřebné zdůraznit, že ačkoli se podle § 36 odst. 1 stavebního zákona územní rezervy z hlediska vlivů na životní prostředí neposuzují, problematika, které musí být při prověřování možností budoucího využití pro daný účel a při upřesnění vymezení předmětné plochy věnována zvýšená pozornost, je popsána ve Vyhodnocení vlivů ZÚR JMK na udržitelný rozvoj území v příloze č. 3 „Informativní údaje k územním rezervám“. Účelem informativního přehledu je upozornit na skutečnosti, kterým je nutné se při budoucím prověřování věnovat, tj. neměly by být opomenuty. U územní rezervy pro lokalitu Čučice je v Upozornění SEA uvedeno mimo jiné věnovat pozornost minimalizaci vlivů na zvláště chráněná území přírody PR Údolí Oslavy a Chvojnice, na lokality soustavy NATURA – EVL Údolí Oslavy a EVL Údolí Chvojnice, na minimalizaci vlivů na přírodní park Oslava a na zachování funkcí skladebných částí ÚSES.

Pořadí	N 38	Datum	15.06.2016	KEVIS	–	Č. j.	JMK 93944/2016

				kód								
Obec (identifikační údaje)	název obce:		obec Moravské Bránice									
	osoba oprávněná jednat jménem obce:		Ing. Kamil Ferda, starosta									
Adresa / sídlo		Moravské Bránice 325, 664 64 Dolní Kounice										
Téma		Hospodářství vodní										
Téma – jiné												
Námítka <u>Území dotčené námitkou:</u> ORP Ivančice – Čučice, Senorady, Ketkovice <u>Obsah námítky:</u> Rada obce Moravské Bránice rozhodla o uplatnění námítky k návrhu Zásad územního rozvoje Jihomoravského kraje na své chůzi dne 06.06.2016 usnesením č. 20–05/16/R. Obec Moravské Bránice tímto podává námitku k Návrhu Zásad územního rozvoje Jihomoravského kraje na základě § 6 odst. 6 písmena d) a § 39 zákona č. 183/2006 Sb., o územním plánování a stavebním řádu, v platném znění (stavební zákon): Obec Moravské Bránice nesouhlasí s vymezenou územní rezervou pro akumulaci povrchových vod LAPVR01 lokalita Čučice. <u>Odůvodnění námítky:</u> Vymezená územní rezerva pro akumulaci povrchových vod LAPVR01 lokalita Čučice by v budoucnu významně negativně ovlivnila nejen současnou faunu a flóru, ale také rozvoj hospodářského a ekonomického potenciálu pod samotným vodním dílem (případné ohrožení mimořádnou povodní pod vodním dílem. V předmětné lokalitě se nachází komplexní pestrá mozaika stanovišť v unikátním hluboce zaříznutém říčním údolí od skal a skalních stepí, pastvin, lesostepí a řídkých lesů po bučiny. Unikátnost území byla opakovaně doložena jak entomologickými, tak botanickými průzkumy. Bylo zde nalezeno téměř 800 druhů cévnatých rostlin, z nich je více než pětina zařazena v červeném seznamu vzácných a ohrožených druhů. K negativnímu ovlivnění těchto stanovišť by navíc nedošlo pouze přímo zatopením, ale také sekundárně např. negativním ovlivněním mikroklimatu. Rozsáhlé vodní dílo – v rozsahu a umístění územní rezervy LAPVR01 – by mělo nevratný a výrazně negativní vliv na přirozený vodní režim, krajinný ráz (včetně narušení území přírodního parku), biodiverzitu a krajinnou strukturu území. Lokalita se dostává do střetu s veřejným zájmem ochrany přírody a krajiny. Nelze pominout významné prvky, kterými jsou Přírodní park Oslava, uvnitř něj Přírodní rezervace Údolí Oslavy a Chvojnice a neopominutelný fakt, projednávání návrhu vyhlášení Národní přírodní rezervace Soutok Oslavy a Chvojnice. I tento fakt dává jasný signál nesmírného národního, krajinného a ochrannářského významu této lokality. Daná lokalita byla poměrně podrobně geologicky zkoumána. Byly provedeny i zkušební vrty. Většinou tvoří tamní horniny rula. Její místní formu tvoří převážně pararuly. Ty jsou náchylné k vrstevnaté odlučnosti, což by pro uvedené dílo ale nebylo až tak vážným problémem. V rámci průzkumu byl ale objeven hlubinný zlom, zasahující do značné části údolí. Ten by při větším zatížení zadržanou vodní masou velmi pravděpodobně propouštěl zadržanou vodu, případně by následkem mohla být i nestabilita hrázního tělesa. Utěsnění takového zlomu bude velmi problematické a finančně neúnosné. V neposlední řadě je tu již dnes neopodstatněný vodárenský účel rezervy pro VN Mostiště, jako doplňkový zdroj pro JE Dukovany na základě vydaného prohlášení ČEZu, JE Dukovany, které jasně říká, že výstavba nové přehrady na řece Oslavě není pro provoz elektrárny potřeba. Na závěr zdůrazňujeme, že údolí Oslavy a Chvojnice ve stávající podobě – ojedinělé, přírodě blízké říční krajiny, místy se prolínající s usměrněnou chatovou rekreací, s řadou nesmírně cenných přírodních lokalit a biodiverzity rostlinných a živočišných druhů nejen našeho regionu, ale celého Jihomoravského kraje. Potažmo České republiky.												
Vyhodnocení námítky Z hlediska věcného obsahu byla v předmětném podání formulována jedna námitka. Námitka je samostatně odůvodněna. Území dotčené námitkou je podáním vymezeno jako správní území obcí Čučice, Senorady a Ketkovice ze správního obvodu obce s rozšířenou působností Ivančice. Námitka, obec Moravské Bránice nesouhlasí s vymezenou územní rezervou pro akumulaci povrchových vod LAPVR01 lokalita Čučice, se zamítá.												

Odůvodnění:

Plochy územních rezerv jsou v ZÚR JMK navrženy z důvodů územní ochrany těchto ploch pro případné řešení dopadů klimatické změny, především pro snížení nepříznivých účinků povodní a sucha, v dlouhodobém horizontu (v příštích padesáti až sto letech). Vodní zdroje České republiky jsou naprosto závislé na srážkách a rozkolísanosti srážko-odtokového systému. V důsledku klimatických změn se množství ročních srážek příliš nemění, ale lze očekávat změnu jejich časového rozložení, prodlužují se bezesrážková období a zvyšuje se výskyt extrémních jevů (povodně a sucha). Zajištění zdrojů vody pro obyvatelstvo je veřejným zájmem, který hájí MZe a MŽP prostřednictvím uplatňování Generelu území chráněných pro akumulaci povrchových vod a základních zásad využití těchto území (dále také „Generel LAPV“). Generel LAPV byl pořízen dle § 28a zákona č. 254/2001 Sb., o vodách a o změně některých zákonů (vodní zákon), ve znění pozdějších předpisů (dále také vodní zákon).

V návrhu Zásad územního rozvoje Jihomoravského kraje (ZÚR JMK) jsou lokality morfologicky, geologicky a hydrologicky vhodné pro akumulaci povrchových vod (LAPV) vymezeny v souladu s článkem (167) PÚR, který krajům ukládá úkol územně chránit plochy pro LAPV na základě Generelu LAPV. Cílem Generelu LAPV je dlouhodobá ochrana těchto území pro případné řešení dopadů klimatických změn. Hlavními důvody pro hájení území výhledových lokalit jsou:

- a) Česká republika leží na rozhraní jednoho z hlavních evropských rozvodí a je závislá na vodě z atmosférických srážek, kterou je nutné zadržet a která rovněž dotuje podzemní vody
- b) voda je základní a strategickou surovinou podmiňující udržení dosažené úrovně lidské společnosti
- c) předpovědní modely předpokládají, že se postupně vyskytne změna klimatu s předpokládaným nepříznivým vlivem na vodní zdroje
- d) vodní nádrží nelze realizovat kdekoli – stěžejní jsou morfologické, hydrologické a geologické podmínky ve vytipovaném území
- e) vymezené území nesmí být zatíženo negativními vlivy (znečištěním, významnou veřejnou infrastrukturou, kompaktní zástavbou apod.)
- f) navržené lokality vhodné pro výstavbu vodních nádrží jsou jedinečné a nenahraditelné, jejich územní ochrana je dlouhodobou záležitostí datovanou již do minulého století, naposledy formou směrného vodohospodářského plánu, nyní Generelu LAPV
- g) v neposlední řadě při rozhodnutí o realizaci bude vždy rozhodovat veřejný zájem

Konkrétně LAPV Čučice je v návrhu ZÚR JMK vymezena na vodním toku Oslava jako plocha územní rezervy LAPVR 01. Z Generelu LAPV vyplývá, že potenciálně by měla sloužit jako rezerva pro vodárenský zdroj VN Mostiště (dle studie dopadů klimatické změny dojde k poklesu kapacity vodního zdroje Mostiště až o 57%), zároveň se uvažuje jako záložní zdroj vody pro JE Dukovany a dále může zajistit lokální protipovodňovou ochranu sídel a nadlepšování ekologických průtoků na dolním úseku Oslavy. Lokalita Čučice je zařazena mezi lokality strategické, tj. kategorie A. Kategorie A znamená, že jde o území, jejichž vodohospodářský význam spočívá především ve schopnosti vytvořit či doplnit zdroje pro zásobování pitnou vodou, a případně plnit i další funkce, především pozitivní ovlivnění odtokových poměrů velkých povodí. Kategorie A dále znamená, že u této LAPV jde o území, u něž byla potřeba dlouhodobého hájení pořízeným Generelem LAPV potvrzena. Lokalita bude územně hájena i nadále ve vztahu ke zpřesňování prognóz vývoje klimatické změny a zejména v návaznosti na realizaci relevantních opatření přijatých v plánech povodí, které svými efekty mohou přispět ke zmírnění dopadů klimatické změny a tedy i ke snižování případné potřeby samotných vodních nádrží.

Vymezení ploch pro LAPV na území Jihomoravského kraje tedy vychází z požadavků Generelu LAPV, ve kterém byla již provedena minimalizace lokalit oproti původním plánům, proto není žádoucí lokality vypouštět. Vymezení územních rezerv pro LAPV v návrhu ZÚR JMK je třeba vnímat jako opatření v rámci předběžné opatrnosti, tj. jako ochranu území před jeho změnami, které by znemožnily nebo podstatně ztížily budoucí zvažované využití (§ 36 odst. 1 stavebního zákona).

Pro ochranu LAPV orgány územního plánování Generel LAPV stanovuje podmínky využití území, které jsou uvedeny v Odůvodnění ZÚR JMK v části „(k bodům 336 – 339)“ na str. 259. Smyslem předmětných podmínek je neomezovat současné činnosti v územích chráněných pro akumulaci povrchových vod nad míru nezbytně nutnou a naopak umožnit prostřednictvím územních plánů využití těchto území, které by bylo v souladu s § 28a

odst. 1 vodního zákona a zohledňovalo předpokládaný časový horizont (příštích padesát až sto let).

K tvrzením, že územní rezerva LAPVR01 lokalita Čučice „by v budoucnu významně negativně ovlivnila nejen současnou faunu a flóru, ojedinělou přírodě blízkou říční krajinu, ale také rozvoj hospodářského a ekonomického potenciálu pod samotným vodním dílem (případně ohrožení mimořádnou povodní pod vodním dílem)“ a rovněž k tvrzením, vážícím se ke zkoumání geologických podmínek, neopodstatněnosti deklarovaného vodárenského účelu, atd., pořizovatel ZÚR JMK uvádí následující:

Generel LAPV je pro ZÚR odborným vodohospodářským podkladem, který navazuje na předešlé podklady a zahrnuje v sobě aktualizované, v současné době platné výstupy dlouhodobých odborných zkoumání a prověřování předmětných lokalit z hlediska vodohospodářských zájmů. Revizi odborných podkladů, jakým bezesporu Generel LAPV je, však orgánům územního plánování stavební zákon neumožňuje. Pořizovateli ZÚR JMK nezbývá než konstatovat, že požadavky směřující vůči technickým řešením vodárenských zdrojů, účelu LAPV Čučice (zejm. energetického využití pro JE Dukovany) atd. jsou v působnosti příslušných resortů, zejm. Ministerstva zemědělství, Ministerstva životního prostředí a Ministerstva průmyslu a obchodu. Stavební zákon konkretizovaný článkem (167) PÚR krajům z hlediska územního plánování ukládá úkol územně chránit plochy pro LAPV na základě Generelu LAPV (k závaznosti PÚR a vymezení územních rezerv pro LAPV v ZÚR JMK viz výše).

Pořizovatel rozumí obavám obce z budoucích negativních vlivů, považuje proto za důvodné dále uvést: K předmětné lokalitě existují dva veřejné zájmy, zájem vodohospodářský a zájem ochrany přírody a krajiny (včetně území NATURA). Podle stavebního zákona se stanovené využití územní rezervy v rámci vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území z hlediska vlivů na životní prostředí a evropsky významné lokality a ptáčích oblasti (NATURA) neposuzuje. Smyslem územní rezervy dle § 36 odst. 1 stavebního zákona je na základě principu předběžné opatrnosti chránit vymezené území tak, aby dosavadní využití nebylo měněno způsobem, který by znemožnil nebo podstatně ztížil prověřované budoucí využití. Účelem územní rezervy není prokazovat veřejný zájem, případně, který veřejný zájem je převažující. To bude předmětem řešení v případě, kdy předmětné území bude prověřováno pro možnost akumulace vody. To znamená, že takový záměr nelze umístit bez prověření potřeby jeho realizace a plošných nároků. Až po tomto prověření lze v rámci aktualizace ZÚR plochu územní rezervy změnit na plochu, která umožní realizaci uvedeného účelu, anebo územní rezervu vypustit.

Závěrem považuje pořizovatel ZÚR JMK za potřebné zdůraznit, že ačkoli se podle § 36 odst. 1 stavebního zákona územní rezervy z hlediska vlivů na životní prostředí neposuzují, problematika, které musí být při prověřování možností budoucího využití pro daný účel a při upřesnění vymezení předmětné plochy věnována zvýšená pozornost, je popsána ve Vyhodnocení vlivů ZÚR JMK na udržitelný rozvoj území v příloze č. 3 „Informativní údaje k územním rezervám“. Účelem informativního přehledu je upozornit na skutečnosti, kterým je nutné se při budoucím prověřování věnovat, tj. neměly by být opomenuty. U územní rezervy pro lokalitu Čučice je v Upozornění SEA uvedeno mimo jiné věnovat pozornost minimalizaci vlivů na zvláště chráněná území přírody PR Údolí Oslavy a Chvojnice, na lokality soustavy NATURA – EVL Údolí Oslavy a EVL Údolí Chvojnice, na minimalizaci vlivů na přírodní park Oslava a na zachování funkcí skladebných částí ÚSES.

Pořadí	N 39	Datum	14.06.2016	KEVIS kód	K 031 w+7Yr	Č. j.	JMK 92099/2016
Obec (identifikační údaje)		název obce:		obec Sudoměřice			
		osoba oprávněná jednat jménem obce:		Stanislav Tomšej, starosta			
Adresa / sídlo		Nádražní 322, 696 66 Sudoměřice					
Téma		ÚSES					
Téma – jiné							
Námítka							
<u>Vymezení území dotčeného námitkou:</u>							
k. ú. Sudoměřice, RBC 22 Sudoměřický potok							
<u>Obsah námítky:</u>							

Z návrhu ÚP Sudoměřice vyplývá návrh rozšíření regionálního biocentra RBC 22 Sudoměřický potok na nový polder „Telatniska“. Biocentrum je vymezeno v údolí Sudoměřického potoka, jihovýchodně od obce na hranici se Slovenskem. Do regionálního biocentra byla zahrnuta ekologicky cenná společenstva ve vazbě na vodní tok Sudoměřický potok, vodní plocha (polder) Telatniska, část rybníka Vandůrak a navazující údolní nivy a mokřady.

Odůvodnění námitky:

Doplnění z návrhu ÚP Sudoměřice do ZÚR JMK.

Vyhodnocení námitky

Z hlediska věcného obsahu byla v předmětném podání formulována jedna námitka. Námitka je samostatně odůvodněna. Území dotčené námitkou je území obce Sudoměřice, k. ú. Sudoměřice a dále území dotčené plochou pro regionální biocentrum (RBC) 22 Sudoměřický potok.

Námitce, požadující rozšíření regionálního biocentra RBC 22 Sudoměřický potok z návrhu ÚP Sudoměřice do ZÚR JMK, **se vyhovuje**.

Odůvodnění:

Vymezením skladebných prvků nadregionální a regionální úrovně územního systému ekologické stability (ÚSES) pro území Jihomoravského kraje ve vydaných ZÚR JMK dojde k naplnění § 4 odst. 1 zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, ve znění pozdějších předpisů (dále také „zákon o ochraně přírody a krajiny“), citace: „Vymezení systému ekologické stability, zajišťujícího uchování a reprodukci přírodního bohatství, příznivé působení na okolní méně stabilní části krajiny vytvoření základů pro mnohostranné využívání krajiny stanoví a provádějí orgány územního plánování a ochrany přírody ve spolupráci s orgány vodohospodářskými, ochrany zemědělského půdního fondu a státní správy lesního hospodářství. Ochrana ÚSES je povinností všech vlastníků a uživatelů pozemků tvořících jeho základ, jeho vytváření je veřejným zájmem, na kterém se podílejí vlastníci pozemků, obce i stát.“

Plochy a koridory pro záměry ÚSES nadmístního významu, kterými jsou v případě ÚSES biocentra a biokoridory nadregionální (NR) a regionální (R) úrovně byly v ZÚR JMK vymezeny s využitím odborných podkladů resortu životního prostředí, zejména podkladem orgánů ochrany přírody JMK „Koncepční vymezení R a NR ÚSES pro území jihomoravského kraje z roku 2012“. Předmětný dokument je pro ZÚR JMK odborným podkladem, který navazuje na předešlé podklady a zahrnuje v sobě aktualizované výstupy dlouhodobých odborných zkoumání a prověřování předmětných lokalit z hlediska vymezování skladebných částí ÚSES. Projektantem ZÚR JMK byla prověřována i řešení ÚSES obsažená v územních plánech (ÚP) a dalších dokumentacích, které se na upřesňování ÚSES v území podílejí. Důvodem bylo zejména to, že k postupnému upřesňování skladebných částí v územních plánech dochází průběžně od roku 1992. Takto upřesněné skladebné části ÚSES jsou již převážně v ÚP územně prověřeny a koordinovány s ostatními záměry. Cílem zohlednění řešení ÚSES v těchto dokumentacích bylo promítnout již podrobněji upřesněné a věcně správně vymezené skladebné části regionálního a nadregionálního ÚSES do ZÚR JMK.

Při prověřování věcné správnosti vymezení ÚSES byla z odborného hlediska zohledněna kritéria obsažená v metodických materiálech vymezování ÚSES od r. 1992, zejm. v „Metodické pomůcce pro vyjasnění kompetencí v problematice ÚSES“ (Věstník MŽP 08/2012). V ZÚR JMK bylo tedy při vymezování ÚSES zohledněno pět metodicky neopomenutelných kritérií. Jedná se o kritérium rozmanitosti potenciálních ekosystémů (princip zaručující reprezentaci příslušných biogeografických jednotek), kritérium nezbytných prostorových parametrů (princip naplnění minimálních požadavků na funkčnost, tzv. limitujících parametrů), kritérium prostorových vztahů (parametry sítě ÚSES), kritérium aktuálního stavu krajiny (princip zahrnutí existujících reprezentativních krajinných struktur do ÚSES) a kritérium společenských limitů a záměrů (princip optimalizace vymezení omezující kolize s dalšími společenskými zájmy nebo záměry využití krajiny). Způsob, jakým byla při prověření řešení ÚSES metodická kritéria uplatněna je podrobně popsán v textové části (k bodům 262 – 264) kapitoly G.4.3 Odůvodnění ZÚR JMK, zejm. str. 201 a následující.

K vymezování ploch a koridorů pro ÚSES nadregionální a regionální úrovně v návrhu ZÚR JMK je potřeba objasnit následující: Návrh ZÚR JMK vymezuje plochy a koridory větší než jsou vlastní biocentra a biokoridory ÚSES. Důvodem je umožnění upřesnění prvků ÚSES v územních plánech s využitím znalostí místních podmínek a dále potřeba jisté míry technické generalizace pro grafické měřítko ZÚR JMK (1 : 100 000). Plochy pro biocentra a koridory pro biokoridory tedy nevymezují vlastní biocentrum/biokoridor, ale plochu/koridor, ve které je nutno biocentrum/biokoridor v územním plánu upřesnit. Dalším důvodem je, aby při upřesňování bylo

zajištěno dodržení metodických principů vymezování ÚSES a to z hlediska systémového vymezení, nezbytných prostorových parametrů a principu reprezentativnosti skladebné části ÚSES. Výše uvedené je důvodem, proč plochu/koridor vymezené návrhem ZÚR JMK nelze ztotožňovat s vymezením vlastního biocentra/biokoridoru.

V tomto konkrétním případě je řešení předmětných prvků ÚSES v územním plánu sídelního útvaru (ÚPN SÚ) Sudoměřice v souladu s řešením obsaženým v návrhu ZÚR JMK. To znamená, že vymezení obsažené v grafické části ÚPN SÚ Sudoměřice územně nevybočuje ani z plochy pro RBC 22 Sudoměřický potok ani z koridoru pro regionální biokoridor RK 138 vymezených návrhem ZÚR JMK. Dále pořizovatel ověřil soulad s rozpracovaným návrhem ÚP, aby se ujistil, že (s ohledem na podrobnost relevantní měřítka ZÚR JMK 1: 100 000) je plocha pro RBC 22 Sudoměřický potok v ZÚR JMK vymezena v dostatečném rozsahu. Výše uvedené je důvodem, proč předmětná plocha zůstane beze změny.

Pořadí	N 40	Datum	13.06.2016	KEVIS kód	–	Č. j.	JMK 90812/2016
Oprávněný investor (identifikační údaje)		název, IČ:	ČEPS, a.s., 257 02 556				
		osoba oprávněná jednat:	Martin Kolář				
		druh dotčeného práva	provozovatel				
		veřejná D/T infrastruktura	Přenosová soustava				
Adresa / sídlo		Elektrárenská 774/2, 101 52 Praha 10					
Téma		Elektroenergetika					
Téma – jiné							
Námitka							
<u>Vymezení území dotčeného námitkou:</u>							
Celé území Jihomoravského kraje.							
<u>Obsah námitky:</u>							
ČEPS, a. s. jako provozovatel Přenosové soustavy ČR, dle Energetického zákona a tedy jako oprávněný investor, dle § 39 odst. 2 stavebního zákona, podává tímto námitku proti části projednávaného Návrhu Zásad územního rozvoje Jihomoravského kraje.							
Námitkou oprávněného investora požadujeme úpravu ZÚR v těchto bodech:							
1) prodloužit koridor TEE02 k ploše TEE05.							
2) upravit deformace koridoru TEE02 na úrovni obce Jezeřany-Maršovice.							
3) doplnit do definice záměru TEE01 formulaci „a nasmyčkování vedení V424 doTR Rohatec“							
<u>Odůvodnění námitky:</u>							
Ad 1) Koridor TEE02 je vymezen pro vedení ZVN 400 kV Slavětice – Sokolnice. Pro rozšíření el. stanice Sokolnice je v ZÚR vymezena plocha TEE05. Pro realizaci záměru je nutné napojení vedení ZVN do el. stanice a proto je nezbytné, aby byl koridor TEE02 vymezen až k ploše TEE05, jak je vyznačeno v příloze č. 1 této námitky.							
Ad 2) V území obce Jezeřany-Maršovice byl koridor redukován nad rámec závěrů z vypořádání stanovisek MPO k návrhu ke společnému jednání, kde bylo stanoveno, že zúžení koridoru bude provedeno maximálně 50 m od osy koridoru. Požadujeme proto zachování stanovené šíře koridoru od osy záměru, jak je vyznačeno v příloze č. 2 této námitky.							
Ad 3) V textu návrhu ke spol. jednání byl u záměru TEE01 popis „Vedení 400 kV Rohatec – hranice kraje (– Otrokovice) a nasmyčkování vedení V424 do TR Rohatec“. V návrhu k veřejnému projednání byla vypuštěna část „a nasmyčkování vedení V424 do TR Rohatec“. Tento záměr je však stále aktuální a není důvod jej v textu opomíjet. Požadujeme definici záměru dle návrhu ke společnému jednání.							
K námitkám č. 1 a 2 bylo přiloženo grafické vymezení území.							

Vyhodnocení námítky

Z hlediska věcného obsahu byly v předmětném podání formulovány tři námítky. Námítky jsou samostatně odůvodněny. Z textu podání vyplývá, že námitka se vztahuje k území celého Jihomoravského kraje.

Námítky byly vyhodnoceny následovně:

Námitka č. 1, prodloužit koridor TEE02 k ploše TEE05, **se vyhovuje**.

Odůvodnění:

V grafické části ZÚR JMK bude nepřesnost vymezení koridoru pro záměr TEE02 vedení ZVN 400 kV Slavětice – Sokolnice upravena.

Námitka č. 2, upravit deformace koridoru TEE02 na úrovni obce Jezeřany-Maršovice, **se vyhovuje**.

Odůvodnění:

Nepřesnost vymezení koridoru pro záměr TEE02 vedení ZVN 400 kV Slavětice – Sokolnice u obce Jezeřany-Maršovice v grafické části ZÚR JMK bude upravena tak, aby byla dodržena dohoda k vyhodnocení stanoviska ministerstva průmyslu a obchodu.

Námitka č. 3, doplnit do definice záměru TEE01 formulaci „a nasmyčkování vedení V424 do TR Rohatec“, **se vyhovuje**.

Odůvodnění:

V textu návrhu ZÚR JMK pro společné jednání byl záměr **TEE01** nazván „Vedení 400 kV Rohatec – hranice kraje (– Otrokovice) a nasmyčkování vedení V424 do TR Rohatec“. V návrhu ZÚR JMK pro veřejné projednání byla vypuštěna část názvu „a nasmyčkování vedení V424 do TR Rohatec“. K této změně došlo z důvodu uvedení do souladu návrhu ZÚR JMK s Aktualizací č. 1 Politiky územního rozvoje České republiky (Aktualizace č. 1 PÚR ČR). V Aktualizaci č. 1 PÚR ČR je záměr E8 nazván „Plocha pro novou elektrickou stanici 400/110 kV Rohatec a koridor pro připojení vyvedení výkonu z elektrické stanice do přenosové soustavy vedením 400 kV Otrokovice – Rohatec a nasmyčkování vedení Sokolnice – Křižovany (hranice ČR / SK) do elektrické stanice Rohatec“; v textu dokumentace pro veřejné projednání byl požadavek „nasmyčkování vedení V424“ nahrazen požadavkem „nasmyčkování vedení Sokolnice – Křižovany“. Z věcného hlediska se jedná o tentýž požadavek, neboť stávající vedení Sokolnice – Křižovany má označení V424.

Z textu požadavku uvedeného v Aktualizaci č. 1 PÚR ČR je zřejmé, že má při řešení záměru E8 dojít rovněž k nasmyčkování vedení Sokolnice – Křižovany (tj. vedení V424) do elektrické stanice Rohatec. Z grafické části návrhu ZÚR JMK je zřejmé, že tento požadavek je v řešení naplněn, koridor pro propojení elektrické stanice a vedení Sokolnice – Křižovany (tj. vedení V424) je vymezen.

Z důvodu jednoznačnosti souladu názvu záměru uvedeného v ZÚR JMK i v Aktualizaci č. 1 PÚR ČR s požadavkem oprávněného investora bude slovní popis záměru **TEE01** upraven na – **Vedení 400 kV Rohatec – hranice kraje (– Otrokovice) a nasmyčkování vedení V424 do TR Rohatec**, tedy do názvu uvedeného v návrhu pro společné jednání.

Pořadí	N 41	Datum	15.06.2016	KEVIS kód	–	Č. j.	JMK 93916/2016
Oprávněný investor (identifikační údaje)		název, IČ:		RWE Gas Storage, s.r.o., 257 02 556			
		osoba oprávněná jednat:		Mgr. Lukáš Kopal			
		druh dotčeného práva		provozovatel			
		veřejná D/T infrastruktura		Provozovatel podzemních zásobníků plynu			
Adresa / sídlo		Prosecká 855/68, 190 00 Praha					
Téma		Plynárenství, doprava vodní					
Téma – jiné							

Námítka

Připomínky k ZÚR Jihomoravského kraje jsou za společnost RWE Gas Storage, s.r.o. uvedeny v dokumentu ZÚR JMK připomínky RGS 2016.pdf viz příloha.

Přílohy:

1. ZÚR JMK_připomínky RGS 2016.pdf
2. PZP D Dunajovice ZÚR.pdf
3. PZP Dunajovice – RWE Gas Storage.dgn
4. PZP_Tvrdonice_ZÚR.pdf
5. PZP Tvrdonice — RWE Gas Storage.dgn

Ad 1) ZÚR JMK_připomínky RGS 2016.pdf

Ve stanovené lhůtě předkládá společnost RWE Gas Storage, s.r.o. připomínky k Zásadám územního rozvoje (ZÚR) Jihomoravského Kraje (JMK) a plánované záměry včetně mapových podkladů pro zpracování ZÚR JMK pro jednotlivé naše provozy podzemních zásobníků plynu (dále PZP). Do Jihomoravského kraje spadají dva PZP, PZP Tvrdonice a PZP Dolní Dunajovice.

Umístění výše uvedených podzemních zásobníků je vázáno na unikátní geologické podzemní struktury, které se vyskytují pouze na stávajícím místě a nelze je nikam přemístit. Tyto geologické struktury jsou chráněny dle zákona 44/1998 Sb., o ochraně a využití nerostného bohatství (horní zákon), v platném znění, a vyhl. MŽP č. 364/1992 Sb., o chráněných ložiskových územích, v platném znění, jako chráněná území pro zvláštní zásahy do zemské kůry (dále CHÚZZK), konkrétně území, ve kterých je provozováno zařízení pro uskladňování plynů v přírodních horninových strukturách a v podzemních prostorech (podzemní zásobník plynů). Podle ustanovení § 34 ve spojení s § 18 horního zákona lze v takovém chráněném území zřizovat stavby a zařízení, které nesouvisí s provozováním podzemních zásobníků plynů jen na základě závazného stanoviska dotčeného orgánu podle horního zákona. Jestliže je nezbytné v zákonem chráněném obecném zájmu umístit stavbu nebo zařízení nesouvisející s provozem podzemního zásobníku plynu v chráněném území, je třeba dbát, aby se provoz daného podzemního zásobníku plynu co nejméně narušil. Jak je vysvětleno níže, projednávané ZÚR významným způsobem provoz podzemního zásobníku plynů omezí. Plochy všech chráněných území pro zvláštní zásahy do zemské kůry (v mapách vyznačeny světle zelenými uzavřenými polygony) jsou rovněž územími, na nichž společnost RWE Gas Storage, s.r.o. (dále RWE GS) provádí ve veřejném zájmu a na základě licence Energetického regulačního úřadu činnost skladování zemního plynu, a dále vlastní a provozuje stávající zásobníkové sondy, vysokotlaké plynovody, technologické, telemetrické a další související zařízení podzemního zásobníku plynu. Konkrétní záměry jsme znázornili v mapových podkladech červenou barvou. Stávající infrastruktura je v přiložených mapách uvedena taktéž (černou barvou).

V souvislosti s připomínkovanými ZÚR opakovaně žádáme, aby záměr plavebního kanálu Dunaj-Odra-Labe v prostoru PZP Tvrdonice byl veden dle varianty RDV02-A a nikoliv dle varianty RDV02-B nebo aby byla zvolena jiná trasa varianty RDV02-B mimo plochu CHÚZZK.

V současném pojetí záměr RDV02-B výrazně narušuje provozování licencované činnosti – podzemní skladování zemního plynu na tomto PZP. Došlo by k zásahu do stávajících součástí PZP a bezpečnostních pásem plynárenského zařízení. Uvažovaný koridor o šíři 300 m:

- Zasahuje sondy HR-85, HR-90, HR-136, Z-16, Z-18, Z-33, Z-59 a Z-61, které by se nacházely v trase kanálu.
- Zasahuje několik vysokotlakých plynovodů, na které jsou napojeny
- ostatní sondy PZP Tvrdonice.
- Zasahuje do sběrných plynovodů spojující sběrné středisko Jih s Centrálním areálem PZP Tvrdonice.
- Zasahuje i do dalších inženýrských sítí, jako jsou silové elektrické kabely, datové kabely, kapalinovody.
- Zřejmě zasáhne i další části PZP, protože kanál by musel překonat několik desítek metrů vysoký terénní stupeň údolí řeky Kyjovky, do něhož by musel být kanál zahlouben a jeho břehy/stěny do stran vysvahovány.

Záměr RDV02-B také omezuje umísťování nových staveb RWE GS za účelem posílení kapacity a bezpečnosti

provozu PZP Tvrdonice, které jsou znázorněné v příložených mapových podkladech červenou barvou.

Uvedený záměr RDV02-B je dále v rozporu s podporou rozšíření PZP Tvrdonice ze strany státu resp. EU v programu EEP, přičemž nyní je v rámci tohoto záměru větší část zásobníku omezována.

Výše uvedené zásahy by způsobily omezení chráněných zákazníků, bezpečnosti dodávek zemního plynu a finanční ztráty pro naši společnost. Nelze nezmínit další případný dopad na obyvatele obcí Tvrdonice a Kostice, kdy záměr RDV02-B vede přímo přes stávající budovu základní školy, kterou navštěvují žáci z okolních vesnic.

Žádáme, aby záměr plavebního kanálu RDV02-B v žádném případě neomezoval provozování PZP Tvrdonice. Dále žádáme o zanesení záměrů naší společnosti pro PZP Tvrdonice a PZP Dolní Dunajovice do ZÚR JMK dle příložených mapových podkladů. V případě dotazů nás prosím neváhejte kontaktovat.

Vyhodnocení námítky

Námítce, požadující aby záměr plavebního kanálu RDV02-B neomezoval provozování podzemního zásobníku plynu (PZP) Tvrdonice, **se vyhovuje**, požadavek na zanesení záměrů společnosti RWE Gas Storage, s.r.o., pro PZP Tvrdonice a PZP Dolní Dunajovice do ZÚR JMK, **se zamítá**.

Odůvodnění:

Politikou územního rozvoje ČR, ve znění Aktualizace č. 1 (článek 180) je uložen úkol pro Ministerstvo dopravy ve spolupráci s Ministerstvem životního prostředí a Ministerstvem zemědělství prověřit účelnost a reálnost průplavního spojení D-O-L s cílem posoudit v úplných evropských souvislostech problematiku jeho možné realizace, přepravní účinnosti a investiční náročnosti jednotlivých větví. Článek 198 ukládá pro dotčené kraje úkol vymezit územní rezervu pro průplavní spojení D-O-L a do doby rozhodnutí vlády o dalším postupu zajistit územní ochranu. Územní ochrana koridoru D-O-L je uložena rovněž Usnesením vlády ČR č. 49/2011 Sb. k prověření potřebnosti průplavního spojení D-O-L v článku II. bodě 2. s tím, že územní ochrana formou územní rezervy v ÚPD bude pokračovat do doby rozhodnutí vlády o dalším postupu. Z výše uvedeného pro JMK vyplývá povinnost vymezit v ZÚR JMK územní rezervu pro průplavní spojení D-O-L do doby rozhodnutí ústředních orgánů o dalším postupu.

Územní rezerva průplavního spojení D-O-L je na území JMK vymezena ve dvou variantách v souladu s dokumentací „Generel vodních cest ČR, Průplav Dunaj – Odra – Labe“, 2002, a to ve var. A s napojením na Dunaj v prostoru Bratislavy (ČR / SR – koridor RDV02-A) a var. B s napojením na Dunaj severně od Vídně (ČR / Rakousko – koridor RDV02-B). S ohledem na skutečnost, že jiný podklad nebyl zpracován, nelze trasování koridorů měnit.

V návrhu ZÚR JMK není vymezen koridor pro realizaci záměru průplavu (na základě kterého by mohlo dojít k realizaci stavby), ale je vymezena pouze územní rezerva jako ochrana území před tím, aby zde byly realizovány záměry znemožňující či ztěžující případné budoucí využití pro průplav. Potřeba záměru průplavu a jeho plošné nároky budou ve smyslu § 36 odst. 1 stavebního zákona dále prověřovány. Pro potřeby dalšího prověřování jsou v návrhu ZÚR JMK uvedena hodnotící kritéria pro rozhodování o změnách využití území. V bodě (328) návrhu ZÚR JMK jsou jako kritéria hodnotící vhodnost umístění záměru v území uvedeny *územní podmínky a průchodnost územím, vlivy na životní prostředí, obyvatelstvo a lidské zdraví*. Při dalším posuzování variant průplavu se bude na základě splnění těchto kritérií hodnotit přijatelnost záměru.

V námítce je popsáno, že společnost RWE Gas Storage, s.r.o., provozuje na území obcí Tvrdonice a Dolní Dunajovice dva PZP. Umístění výše uvedených podzemních zásobníků je vázáno na unikátní geologické podzemní struktury, které se vyskytují pouze na stávajícím místě a nelze je jinak přemístit. Území je vyhlášeno jako chráněné území pro zvláštní zásahy do zemské kůry (dále CHÚZZK), konkrétně území, ve kterých je provozováno zařízení pro uskladňování plynů v přírodních horninových strukturách a v podzemních prostorech (podzemní zásobník plynů). Podle ustanovení § 34 ve spojení s § 18 horního zákona lze v takovém chráněném území zřizovat stavby a zařízení, které nesouvisí s provozováním podzemních zásobníků plynů, jen na základě závazného stanoviska dotčeného orgánu podle horního zákona. V důsledku předpokládaného omezení činnosti (popsané v námítce) v chráněném území záměrem územní rezervy průplavního spojení D-O-L ve variantě RDV02-B společnost požaduje, aby záměr byl veden dle varianty RDV02-A a nikoliv dle varianty RDV02-B nebo aby byla zvolena jiná trasa varianty RDV02-B mimo chráněné území.

Dle předchozího odstavce je jako jedno z kritérií hodnotících vhodnost varianty záměru průplavu uvedena *možnost průchodnosti záměru územím*. Jak je z předcházejícího odstavce zřejmé, průchod územní rezervy

průplavu přes vyhlášené CHÚZZK by mohlo způsobit omezení činnosti komplexu PZP. Dle mapových příloh poskytnutých společností RWE Gas Storage, s.r.o., koridor územní rezervy pro průplav by mohl zasáhnout stávající sondy a doprovodnou technickou infrastrukturu a rovněž omezit umístování nových staveb. S ohledem na strategický význam PZP pro energetickou koncepci ČR by nemělo docházet k zásadním střetům záměru průplavu s provozem PZP. V bodě (328) návrhu ZÚR JMK bude na základě výše uvedeného v části „Požadavky na uspořádání a využití území“ doplněn text o respektování podmínek CHÚZZK a zohledňování stávajících a souvisejících záměrů s činnostmi provozovatele PZP Tvrdonice.

V následných řízeních, která budou záměr průplavu dále podrobněji prověřovat a vybírat vhodnější z variant, je vhodné uplatnit požadavky obsažené v námitce k návrhu ZÚR JMK. Požadavky společnosti jsou pro ZÚR JMK územní detail, který dokumentace v měřítku 1 : 100 000 není schopna vyřešit. Vzhledem k uvedenému měřítku nejsou ZÚR JMK schopny podchytit ani záměry poskytnuté společností. V grafické části odůvodnění, v koordinačním výkrese, je schematicky znázorněno území PZP, je zakreslena technická infrastruktura nadmístního významu a hranice chráněných ložiskových území a chráněných území pro zvláštní zásahy do zemské kůry; podrobnější informace ve výkrese v měřítku 1 : 100 000 není možné s ohledem na míru podrobnosti v ZÚR JMK zohlednit.

Jihomoravský kraj bere na vědomí, že společnost RWE Gas Storage, s.r.o., preferuje případné budoucí průplavní spojení D-O-L vedené koridorem RDV02-A z důvodu popsaných v námitce. Upozorňuje však, že oba koridory územních rezerv RDV02-A a RDV02-B jsou v území dlouhodobě sledovány, a do doby rozhodnutí správních úřadů, případně vlády o dalším postupu nelze koridory územních rezerv z řešení vypustit.

Na základě úkolu z Politiky územního rozvoje ČR, ve znění Aktualizace č. 1, článku (180), bude Ministerstvo dopravy zpracovávat studii k prověření účelnosti a reálnosti průplavního spojení D-O-L; krajský úřad upozorní na aktuální podklady o území. Ve studii se budou zkoumat i mezinárodní aspekty, tj. napojení na Rakousko přes větev navrženou vodním tokem Kyjovka s tím, že při posuzování této varianty bude brán zřetel na areál podzemního zásobníku plynu Tvrdonice, včetně související technické infrastruktury.

Pořadí	N 42	Datum	09.06.2016	KEVIS kód	–	Č. j.	JMK 89033/2015
Zástupce veřejnosti (identifikační údaje)		titul, jméno, příjmení: datum narození:		Hana Příbylová anonymizováno			
Adresa / sídlo		anonymizováno					
Téma		Doprava silniční					
Téma – jiné		Procesní					
Námítky							
1. <u>Požadujeme z Návrhu ZÚR vypustit R43 v trase okolo obce Sudice.</u>							
<u>Odůvodnění:</u>							
Rychlostní komunikace R43 se má stát součástí transevropské silniční sítě, což znamená, že je to komunikace určená pro mezinárodní dálkovou nákladní a osobní dopravu. Trasování R43 v blízkosti obce Sudice by mělo nepochybně za následek zhoršení kvality života, zvýšení hlukové zátěže a znečištění ovzduší, a to v situaci, kdy nelze vyloučit, že by zde docházelo k překračování zákonných hygienických limitů.							
2. <u>Požadujeme, aby trasování R43 bylo v ZÚR posuzováno s uvážením všech známých variant.</u>							
<u>Odůvodnění:</u>							
V ZÚR 2011, které byly zrušeny rozsudkem Nejvyššího správního soudu v Červnu 2011 a kde žalobcem byla i obec Sudice, byl kondor pro R43 severně od Černé Hory posuzován ve třech variantách. V nově předkládaném Návrhu ZÚR bylo rezignováno na posuzování těchto známých variant. To je nepochybně protizákonný postup.							
3. <u>Požadujeme, aby bylo napraveno pochybení při schvalování Aktualizace Politiky územního rozvoje (PÚR)</u>							
<u>Odůvodnění:</u>							

Vymezení R43 v PÚR platné ke dni zveřejnění Návrhu ZÚR bylo zahrnuto vymezení R43 s odkazem jak na Svitavy, tak i na Moravskou Třebovou. Toto bylo v Návrhu ZÚR ignorováno. V Aktualizaci PUR schválené 15. 4. 2015 byl odkaz na Svitavy vypuštěn bez plnohodnotného a situaci v území odrážejícího odůvodnění. To je nepochybně protizákonný postup.

Území dotčené námitkou je nejen území obce Sudice, ale celé území JMK vzhledem k tomu, že dálnice D43 musí být řešena v plných souvislostech.

Vyhodnocení námitek

Námitka č. 1: požadujeme z Návrhu ZÚR vypustit R43 v trase okolo obce Sudice, **se zamítá.**

Odůvodnění:

Je nepochybné, že dopravní stavby (obzvláště ty vyšší kategorie), s sebou přinášejí vedle pozitiv (lepší dopravní parametry a dostupnost) také negativní vlivy na životní prostředí a na zdraví občanů, ať již jsou vedeny v jakékoliv trase. Vzhledem k hustotě osídlení v naší zemi, geomorfologickým podmínkám a dalším limitujícím faktorům je prakticky nemožné (při zajištění smysluplné dopravní účinnosti) vést silnice mimo kontakt se stávajícím osídlením (resp. zcela bez vlivů na sídla a jejich obyvatele). Kritéria pro plánování dopravních tras jsou přitom multidisciplinárního charakteru, neboť musí být zváženy a zohledněny nejrůznější aspekty, nejen vlivy na životní prostředí a zdraví občanů. K problematice zátěže území v rámci územního plánování uvedl Nejvyšší správní soud ve svém rozsudku č. j. 6 Ao 6/2010 – 62 ze dne 02.02.2011 že „... v procesu územního plánování není nikdy možné zajistit rozvoj ku prospěchu všech za současné záruky dosavadních standardů života pro všechny, kterých se územní plány týkají. V procesu územního plánování dochází k vážení řady zájmů soukromých i veřejných a výsledkem pak musí být rozhodnutí o upřednostnění některých zájmů před jinými při zachování právem předvídané proporcionality a ochrany základních práv před svévolnými a excesivními zásahy. Obecné rozhodnutí o distribuci zátěže v rámci určitého území při zachování výše zmíněných zásad je politickou diskrecí konkrétního zastupitelského orgánu územní samosprávy a vyjadřuje realizaci práva na samosprávu konkrétního územního celku.“

Posouzení záměru z hlediska dopadů na životní prostředí (tedy i hlukové zátěže, znečištění ovzduší a dalších aspektů zmíněných v námitce) je obsaženo ve „Vyhodnocení vlivů ZÚR JMK na životní prostředí“ (tzv. SEA). Dokumentace SEA vyhodnotila přípustnost či nepřípustnost jednotlivých záměrů z hlediska vlivů na životní prostředí a z hlediska vlivů na lidské zdraví. Sledované položky (mj. ovzduší, obyvatelstvo, lidské zdraví) v sobě zahrnují i hodnocení potenciálních negativních vlivů uvedených v námitce.

K dálnici D43 (dle předchozí právní úpravy silnice R43) v úseku Sebranice – Velké Opatovice – hranice kraje (DS03) je vyhodnocení uvedeno zejména v kap. A.6.9. „Souhrnné vyhodnocení vlivů ploch a koridorů na sledované složky životního prostředí“ dokumentace SEA (od str. 180) a v příloze 2 dokumentace SEA „Hodnocení záměrů“ se závěrem, že využití koridoru DS03 je možné za předpokladu uplatnění navržených opatření SEA (opatření k vyloučení, snížení, zmírnění nebo kompenzaci negativních vlivů), které jsou uvedeny v příloze 2 dokumentace SEA „Hodnocení záměrů“.

Ve vztahu k možnosti překračování zákonných hygienických limitů lze dodat, že hlediska ochrany veřejného zdraví nelze při realizaci záměru připustit nesplnění požadavku právních předpisů na úseku ochrany veřejného zdraví, a to s přihlédnutím k závěrům posouzení vlivu na životní prostředí a veřejné zdraví v rámci řízení dle ustanovení § 4 až § 10 zákona č. 100/2001 Sb. Základním předpokladem souhlasu orgánu ochrany veřejného zdraví v předrealizačních fázích (resp. v rámci schvalovacích řízení pro konkrétní záměry) je předložení důkazů o reálném předpokladu dodržení požadavku stanovených právními předpisy na úseku ochrany veřejného zdraví.

K zákonným limitům znečištění ovzduší Nejvyšší správní soud v rozsudku 1 Ao 7/2011 – 526 ze dne 21. června 2012 (rozsudek k ZÚR JMK) v článku (102) uvádí, že cit.: „posuzování imisních limitů znečištění ovzduší a nejvyšších přípustných hodnot hluku stanovených příslušnými prováděcími předpisy má své místo v územním řízení, v rámci realizace konkrétního záměru. NSS dále „územní řízení označuje za jeden z nejdůležitějších momentů, v němž se velmi rigorózně (prostřednictvím závazných veřejnoprávních limitů) projevuje princip přípustné míry znečišťování životního prostředí, podle něž území nesmí být zatěžováno lidskou činností nad míru únosného zatížení.“

Námitka č. 2: Požadujeme, aby trasování R43 bylo v ZÚR posuzováno s uvážením všech známých variant, **se zamítá.**

Odůvodnění:

Dálnice D43 (dle předchozí právní úpravy silnice R43) je v Návrhu ZÚR JMK vymezena v úseku Sebranice – Velké Opatovice – hranice kraje (DS03) invariantně, a to ve směru na Moravskou Třebovou. K požadavku na posuzování všech známých variant dálnice D43 uvádíme, že variantní trasy posuzované v rámci pořizování ZÚR JMK 2011 (jako trasy kapacitní silnice R43) byly variantami směřujícími na Svitavy. Směr na Svitavy byl vypuštěn z Politiky územního rozvoje ČR (PÚR ČR) její Aktualizací č. 1 Sledování variant na Svitavy je proto z hlediska ZÚR JMK neakceptovatelné, neboť by znamenalo rozpor s Aktualizací č. 1 PÚR ČR. Záměr D43 by současně nebyl koordinován s navazujícím úsekem v Pardubickém kraji dle ZÚR Pardubického kraje vydaných dne 29.04.2010.

Podrobnější informace k historii prověřovaných variant a jejich relevantnosti jsou uvedeny v odůvodnění ZÚR v kapitole G.4.1. Dopravní infrastruktura (k předmětnému úseku konkrétně od str. 129).

K údajnému protizákonnému postupu, tj. neposuzování všech známých variant dálnice D43 doplňujeme, že otázkou povinnosti posuzovat varianty v návrhu ZÚR JMK se zabýval rozsudek Nejvyššího správního soudu č. 1 Ao 7/2011-526 ze dne 21. června 2012. V článku [131] a [132] rozsudku soud uvedl cit.: „...dle soudu neplyne povinnost zpracovatele koncepce (zásad územního rozvoje) předložit k posouzení vlivů na životní prostředí variantní návrh koncepce (event. návrh koncepce obsahující variantní řešení jednotlivých ploch a koridorů). Povinnost zpracovat varianty návrhu koncepce (event. návrh koncepce řešící variantně jednotlivé plochy a koridory) a nechat posoudit jejich vliv na životní prostředí může být stanovena dotčeným orgánem na úseku posuzování vlivů na životní prostředí. V procesu pořizování zásad územního rozvoje se konkrétně jedná o požadavek dotčeného orgánu na vyhodnocení vlivů uplatňování zásad územního rozvoje na podmínky udržitelného rozvoje v území dle § 187 odst. 4 stavebního zákona, který musí být převzat do zadání zásad územního rozvoje. Požadavek na zpracování návrhu zásad územního rozvoje ve variantách, a to ať již ve formě vícero variantních ucelených návrhů, nebo ve formě jediného návrhu obsahujícího variantní řešení jednotlivých ploch a koridorů, může být součástí schváleného zadání zásad územního rozvoje rovněž z podnětu samotného pořizovatele. Variantní návrh zásad územního rozvoje, event. návrh obsahující variantně řešené jednotlivé plochy a koridory se tedy zpracovává tehdy, jestliže tento požadavek obsahuje schválené zadání zásad.

[132] V těchto intencích je třeba vykládat i bod 5 a 6 přílohy stavebního zákona. Obsahem vyhodnocení vlivů zásad územního rozvoje na životní prostředí je zhodnocení variant tehdy, jestliže podle zadání zásad je pořizovatel povinen varianty zpracovat. Z těchto ustanovení rozhodně neplyne originární povinnost varianty zpracovat vždy. Ostatně Nejvyšší správní soud v rozsudku ze dne 7. 10. 2011, č. j. 6 Ao 5/2011 – 43, uvedl, že zákon neukládá povinnost u všech koridorů nadmístního významu plánovat tyto koridory ve variantách...”

V zadání ZÚR JMK je požadováno zpracování variant pro plochy a koridory dopravní a technické infrastruktury, silnice R43 je mezi vyjmenovanými záměry, které zejména mají být zpracovány ve variantách. V rámci projednání zadání ZÚR JMK stanovilo Ministerstvo životního prostředí, že posuzovány a zhodnoceny mají být všechny **relevantní** varianty dopravních koridorů (tedy nikoliv všechny známé varianty) s důrazem na zhodnocení dopadu jednotlivých variant na imisní situaci.

Námítka č. 3: Požadujeme, aby bylo napraveno pochybení při schvalování Aktualizace Politiky územního rozvoje (PÚR), **se zamítá.**

Odůvodnění:

Nejvyšší správní soud rozsudkem č. 8 Ao 5/2010-149 ze dne 24. února 2011 potvrdil oprávněnost uvedení varianty rychlostní silnice R43 směrem na Moravskou Třebovou v ZÚR Pardubického kraje. V rozsudku mimo jiné NSS uvedl cit.: „ Z textu PÚR 2008 jednoznačně nevyplývá, že by se vláda chtěla odchýlit od již dříve sledovaného koridoru článek 121 PÚR 2008 stanovil úkol pouze pro MD, neupravoval však sám dvě varianty vedení koridoru R43, které by měly vliv na územní plánování doplnění názvu „Svitavy“ do bodu 121 PÚR 2008 je třeba interpretovat tak, že tu jde o úkol pro ústřední správní úřady (konkrétně pro MD), aby v součinnosti s MŽP a oběma dotčenými kraji byly k prověření možnosti směrování koridoru na Svitavy (neboť směrování na Moravskou Třebovou bylo prověřeno již v minulosti a také se stalo součástí dřívější převzaté územně plánovací dokumentace) opatřeny relevantní územně plánovací podklady. Teprve kladným výsledkem takového prověření by vznikl podklad, který by při další aktualizaci PÚR již umožnil uložit konkrétní úkol orgánům územního plánování....“

V souvislosti s úkolem vyplývajícím z PÚR ČR 2008, která ukládala MD v součinnosti s MŽP a dotčenými kraji v čl.

(121) prověřit možnosti připojení R43 v prostoru Svitavy, zajistilo ŘSD z pověření MD zpracování vyhledávací studie „Rychlostní silnice R43 Černá Hora (Svitávka) – Svitavy (Litomyšl) R35“. Studie byla projednávána v období červen až srpen 2010 se zástupci MŽP, příslušných odborů Jihomoravského kraje, Pardubického kraje, Brněnskými vodárnami a kanalizacemi a s obcemi, kterých se dotýkalo vedení navrhovaných variant směrem na Svitavy. K výsledkům této studie se zástupci MŽP a MD na jednání dne 16. 09. 2010 dohodli, že vyhledávací studie prokazuje nevýhodnost navržené trasy R43 ve směru na Svitavy a odsouhlasili, aby nadále byla sledována varianta vedená směrem k připojení na R35 v prostoru Starého Města u Moravské Třebové. Bylo doporučeno řešení, které projednaly dotčené orgány MD a MŽP a jejich dohodu následně potvrdilo MMR souhlasem ke splnění úkolu PÚR ČR 2008. Uvedené závěry byly potvrzeny rovněž rozsudkem Nejvyššího správního soudu č. 1 Ao 7/2011-526 ze dne 21. června 2012 k ZÚR JMK v člancích [320] a [321].

Návrh koridoru dálnice D43 směrem na Moravskou Třebovou v návrhu ZÚR JMK je plně v souladu s Aktualizací č. 1 PÚR ČR a současně koordinován s navazujícím úsekem v Pardubickém kraji dle ZÚR Pardubického kraje vydaných dne 29.04.2010.

K variantě na Svitavy dodáváme, že má zásadní problémy s vedením na území Pardubického kraje. Zásadním střetem s životním prostředím je průchod přes II. ochranné pásmo březovského vodního zdroje, sloužícího pro zásobování města Brna. Dále trasa zasahuje do dobývacího prostoru výhradního ložiska Březinka. Výsledky vyhledávací studie „Rychlostní silnice R43 Černá Hora (Svitávka) – Svitavy (Litomyšl) R35“ jsou známy od roku 2010 a slouží jako negativní průkaz řešení varianty R43 Brno – Svitavy.

Návrh ZÚR JMK tak v daném úseku navrhl řešení dálnice D43 invariantně v souladu s výše uvedenými závěry. Z uvedeného vyplývá, že KrÚ JMK při zpracování a projednání Návrhu ZÚR JMK nepochybil a postupoval v souladu, jak s PÚR ČR 2008 tak s Aktualizací č. 1 PÚR ČR.

K výhradám vůči aktualizaci PÚR ČR konstatujeme, že Aktualizace č. 1 PÚR ČR je platným dokumentem, který je pořizovatel povinen respektovat, jak mu ukládá stavební zákon v § 31 odst. 4 (cit.: „Politika územního rozvoje je závazná pro pořizování a vydávání zásad územního rozvoje, územních plánů, regulačních plánů a pro rozhodování v území“).

Pořadí	N 43	Datum	08.06.2016	KEVIS kód	–	Č. j.	JMK 88893/2016
Zástupce veřejnosti (identifikační údaje)		titul, jméno, příjmení: datum narození:		Jana Pálková anonymizováno			
Adresa / sídlo		anonymizováno					
Téma		Doprava silniční, územní studie					
Téma – jiné		Procesní					
Námítky							
1. <u>Požadujeme z Návrhu ZÚR vypustit R43 v trase Troubsko – Brno-Bosonohy – Brno-Bystrc – Brno-Kníničky – Rozdrojovice – Jinačovice – Moravské Knínice – Kuřim – Drásov – Malhostovice – Všechnovice – Skalička – Malá Lhota a v pokračování této trasy v úseku Chrudichromy – Sudice – severní hranice JMK, a to včetně návazného jižního obchvatu Kuřimi</u>							
<u>Odůvodnění:</u>							
Rychlostní komunikace R43 se má stát součástí transevropské silniční sítě, což znamená, že je to komunikace určená pro mezinárodní dálkovou nákladní a osobní dopravu. Uvedené trasování R43 by mělo nepochybně za následek zhoršení kvality života, zvýšení hlukové zátěže a znečištění ovzduší, a to v situaci, kdy nelze vyloučit, že by zde docházelo k překračování zákonných hygienických limitů. K překročení limitů je již dnes nepochybné pro oblast Troubsko a Brno-Bosonohy, kde je opakované překračování limitů doloženo v mnoha letech v období 1997 – 2014.							
2. <u>Požadujeme, aby bylo napraveno pochybení při pořizování ZÚR a při schvalování Aktualizace Politiky územního rozvoje (PÚR)</u>							

Odůvodnění:

Vymezení R43 v PÚR platné ke dni zveřejnění Návrhu ZÚR bylo zahrnuto vymezení R43 s odkazem jak na Svitavy, tak i na Moravskou Třebovou. Toto bylo v návrhu ZÚR ignorováno. V Aktualizaci PÚR schválené 15. 4. 2015, byl odkaz na Svitavy vypuštěn bez plnohodnotného a situaci v území odrážejícího odůvodnění.

- 3. Požadujeme plné dopracování a vyhodnocení všech koridorů silniční infrastruktury v celé oblasti Brněnské aglomerace tak, aby všechny dopravní koridory byly závazně vymezeny a ne nahrazovány územními rezervami a bylo provedeno plné posouzení variant rychlostní silnice R43 z hlediska dopadů na obyvatelstvo a veřejné zdraví.**

Odůvodnění:

Posouzení dopadů na zdraví občanů je primárním podkladem pro správné rozhodování. Není možné po 15 letech existence kraje rezignovat na plnohodnotný územní plán.

- 4. Požadujeme, aby R43 byla koncipována jako plnohodnotný obchvat celého města Brna.**

Odůvodnění:

Bylo doloženo dopravním modelováním, že plnohodnotný obchvat celého města Brna odvede z celého Brna zhruba 15 tis. vozidel, z toho cca 4.5 tis. těžkých vozidel nad 12 tun.

Území dotčené námitkou je celé území JMK.

Vyhodnocení námitek

Z hlediska věcného obsahu byly v předmětném podání formulovány celkem čtyři samostatné námitky s odůvodněním. Území dotčené námitkou je celé území JMK.

- 1. námitka,** požadující vypustit z Návrhu ZÚR R43 v trase Troubsko – Brno-Bosonohy – Brno-Bystrc – Brno-Kníničky – Rozdrojovice – Jinačovice – Moravské Knínice – Kuřim – Drásov – Malhostovice – Všechnovice – Skalická – Malá Lhota a v pokračování této trasy v úseku Chrudichromy – Sudice – severní hranice JMK, a to včetně návazného jižního obchvatu Kuřimi, **se zamítá.**

Odůvodnění:

Aktualizace č. 1 PÚR ČR vymezuje koridor pro rychlostní silnici R43 v trase Brno – Moravská Třebová (E461). Důvodem jeho vymezení je provázání silničních tahů D1 a R35. Zkvalitnění silničního spojení Brno – Moravská Třebová. Součástí TEN-T. Zásady se nemohou odchýlit od řešení závazně stanoveného PÚR ČR (§ 31 odst. 4 stavebního zákona).

Silnice D43 je navrhována v parametrech dálnice II. třídy, která je dle silničního zákona určena pro dálkovou a mezistátní dopravu.

Z hlediska rozdělení a označení pozemních komunikací je v návrhu ZÚR JMK zohledněna novela zákona č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů s platností od 31. 12. 2015, ve které se mění označení silnic I. třídy, které byly rychlostními silnicemi dle zákona o pozemních komunikacích ve znění účinném přede dnem 31. 12. 2015.

Článek II. přechodná ustanovení novely zákona o pozemních komunikacích cit.: „*Silnice I. třídy, které jsou rychlostními silnicemi podle zákona č. 13/1997 Sb., ve znění účinném přede dnem nabytí účinnosti tohoto zákona, se ode dne nabytí účinnosti tohoto zákona považují za dálnice II. třídy...*“

Převedením rychlostní silnice do kategorie dálnice nedochází v prostorovém vymezení koridorů v ZÚR JMK k žádným změnám. Navrhovaná kategorie rychlostních silnic, ve které byly tyto silnice v předprojektové a projektové dokumentaci připravovány, nedoznává žádných změn, které by vyvolávaly nové územní nároky ve vymezení koridorů (vymezení plně zajišťuje podmínky pro možné umístění stavby), nebo nové přepravní funkce v celém dálničním a silničním systému, navrhovaném v ZÚR JMK.

Z hlediska prověření variant dálnice D 43 v trase Brno – Moravská Třebová je v návrhu ZÚR JMK D43 řešena v úsecích **Troubsko/Ostrovačice (D1) – Kuřim** ve variantách „Bystrcká“, „Bítýšská“ a „Optimalizovaná MŽP – alternativy „, **Kuřim – Lysice** ve variantách „Německá“ a „Optimalizovaná MŽP“, **Lysice – Sebranice** – bez variant a **Sebranice – Velké Opatovice – hranice kraje** – bez variant. Návrh řešení tedy obsahuje i v podání

upřednostňovanou tzv. optimalizovanou verzi D43.

V úseku Troubsko/Ostrovačice (D1) – Kuřim a Kuřim – Lysice jsou vymezeny územní rezervy (ve variantách včetně podvariant), a to do doby, než bude možno na základě výsledků podrobnějšího prověření území rozhodnout o výběru varianty.

V článku (269) textové části I. Návrh je v rámci požadavků na uspořádání a využití území uloženo prověřit varianty územní rezervy koridory dálnice D43 Troubsko/Ostrovačice (D1) – Kuřim – Lysice v návaznosti na koridor dálnice D43 v úseku Lysice – Sebranice – Velké Opatovice – hranice kraje v rámci koncepčního uspořádání území a rozvoje nadřazené dopravní sítě pro tranzitní i zdrojovou a cílovou dopravu v OB3 metropolitní rozvojové oblasti Brno a krajském městě Brně. Kritéria a podmínky pro rozhodování o změnách využití území uvedená v témže bodě jsou multidisciplinárního charakteru, aby postihly nejrůznější aspekty, které by měly být při rozhodování zváženy a zohledněny. Jedná se vedle dopravně inženýrského hodnocení včetně širších souvislostí a vedle územních podmínek a průchodnosti územím také o vlivy na životní prostředí, obyvatelstvo a lidské zdraví a rovněž o socioekonomické důsledky záměru.

V Brně a okolním území (OB3 metropolitní rozvojové oblasti Brno) dochází k vysoké koncentraci požadavků na změny využití území a jejich vzájemnou prostorovou a funkční koordinaci, vzniká kumulace více potenciálních záměrů. Územní rozvoj tohoto prostoru je proto třeba prověřit (včetně vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území) a koordinovat, a to v podrobnějším měřítku, než umožňují ZÚR JMK. Dle § 36 odst. 3 stavebního zákona zásady územního rozvoje ani vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území nesmí obsahovat podrobnosti náležející svým obsahem územnímu plánu, regulačnímu plánu nebo navazujícím rozhodnutím. V ZÚR JMK je proto za účelem podrobného a komplexního posouzení variant nadřazené dálniční a silniční sítě v jádrovém území OB3 metropolitní rozvojové oblasti Brno a ve vnitřním prostoru Brna navržena „Územní studie nadřazené dálniční a silniční sítě v jádrovém území OB3 metropolitní rozvojové oblasti Brno“. Územní studie má mimo jiné (dle rámcového obsahu stanoveného v ZÚR JMK a v měřítku podrobnějším než v ZÚR JMK) *prověřit varianty dálnice D43 v úseku dálnice D1 – Kuřim se zohledněním návazností na varianty D43 navazujícího úseku Kuřim – Lysice z hlediska dopravní účinnosti v celém systému silniční a komunikační sítě OB3 metropolitní rozvojové oblasti Brno a města Brna, územních nároků a v koordinaci s navazujícími záměry*. Odůvodnění vymezení plochy, ve které se ukládá prověření změn jejího využití územní studií je podrobně popsáno na str. 355 v kap. G.9. textové části II. Odůvodnění ZÚR JMK.

Dle rozsudku NSS 1 Ao 7/2011 k ZÚR JMK ze dne 21. června 2012 článku [86] lze vypracování územní studie stanovenou v ZÚR (viz § 36 odst. 2 stavebního zákona) považovat za relevantní opatření ke kompenzaci některých negativních kumulativních a synergických vlivů a to v případě, je-li na základě dostupných podkladů možný jen velmi hrubý odhad předpokládané zátěže.

Ačkoliv se podle ustanovení § 36 odst. 1 stavebního zákona územní rezervy z hlediska vlivů na životní prostředí neposuzují, Vyhodnocení vlivů ZÚR JMK na životní prostředí (SEA) v příloze č. 3 obsahuje informativní údaje k územním rezervám. Účelem tohoto informativního přehledu je upozornit na skutečnosti, kterým je nutné se při budoucím prověřování věnovat, tj. neměly by být opomenuty. Konkrétně u územní rezervy pro dálnici D43 v úseku D1 – Kuřim a Kuřim – Lysice v jednotlivých variantách je mj. uvedeno, že při dalším prověřování možností využití vymezeného koridoru pro územní rezervu je nutné věnovat pozornost minimalizaci dopadů na obytnou zástavbu, zajistit splnění hlukových limitů a minimalizovat dopady na chráněná přírodní území.

U ostatních úseků D43 Lysice – Sebranice a Sebranice – Velké Opatovice – hranice kraje je posouzení záměru z hlediska dopadů na životní prostředí (tedy i hlukové zátěže, znečištění ovzduší a dalších aspektů zmíněných v připomínce) obsaženo ve „Vyhodnocení vlivů ZÚR JMK na životní prostředí“ (tzv. SEA). Dokumentace SEA vyhodnotila přípustnost či nepřípustnost jednotlivých záměrů z hlediska vlivů na životní prostředí a z hlediska vlivů na lidské zdraví. Sledované položky (mj. ovzduší, obyvatelstvo, lidské zdraví) v sobě zahrnují i hodnocení potenciálních negativních vlivů uvedených v námitce.

Vyhodnocení je uvedeno zejména v kap. A.6.9. „Souhrnné vyhodnocení vlivů ploch a koridorů na sledované složky životního prostředí“ dokumentace SEA (od str. 180) a v příloze 2 kap. A dokumentace SEA „Hodnocení záměrů“ se závěrem, že využití koridorů je možné za předpokladu uplatnění navržených opatření SEA, které jsou uvedeny v příloze 2 dokumentace SEA „Hodnocení záměrů“. Závěry hodnocení jsou promítnuty do výrokové části ZÚR JMK.

Je nepochybné, že dopravní stavby (obzvláště ty vyšší kategorie), s sebou přinášejí vedle pozitiv (lepší dopravní parametry a dostupnost) také negativní vlivy na životní prostředí a na zdraví občanů, ať již jsou vedeny v jakékoliv trase. Vzhledem k hustotě osídlení v České republice, geomorfologickým podmínkám a dalším

limitujícím faktorům je prakticky nemožné (při zajištění smysluplné dopravní účinnosti) vést silnice mimo kontakt se stávajícím osídlením (resp. zcela bez vlivů na sídla a jejich obyvatele). Kritéria pro plánování dopravních tras jsou přitom multidisciplinárního charakteru, neboť musí být zváženy a zohledněny nejrůznější aspekty, nejen vlivy na životní prostředí a zdraví občanů. K problematice zátěže území v rámci územního plánování uvedl Nejvyšší správní soud ve svém rozsudku čj. 6 Ao 6/2010 – 62 ze dne 02.02.2011 že „ ... v procesu územního plánování není nikdy možné zajistit rozvoj ku prospěchu všech za současné záruky dosavadních standardů života pro všechny, kterých se územní plány týkají. V procesu územního plánování dochází k vážení řady zájmů soukromých i veřejných a výsledkem pak musí být rozhodnutí o upřednostnění některých zájmů před jinými při zachování právem předvídané proporcionality a ochrany základních práv před svévolnými a excesivními zásahy. Obecné rozhodnutí o distribuci zátěže v rámci určitého území při zachování výše zmíněných zásad je politickou diskrecí konkrétního zastupitelského orgánu územní samosprávy a vyjadřuje realizaci práva na samosprávu konkrétního územního celku.“

Vyhodnocení dokumentace SEA bere v potaz překračování imisních limitů v oblasti Troubska. Uvedené skutečnosti jsou v dokumentaci SEA zohledněny, viz obrázky 3.7 – 3.11. v kap. A.3.1. *Ovzduší* textové části dokumentace SEA. Podle těchto dat existovalo v centrální oblasti Jihomoravského kraje větší území s překračováním limitů, které okrajově zasahovalo i do prostoru Troubska. Překračování limitů se týká suspendovaných částic PM10 a benzo(a)pyrenu. Z těchto údajů projektant při hodnocení vycházel.

Současně je však nutno uvést, že v následujícím období došlo dle ČHMÚ v předmětném území k významnému zlepšení. V roce 2013 byl na území Troubska překročen limit pouze pro benzo(a)pyren, a to jen ve východním cípu obce, limit pro PM10 překročen nebyl. V roce 2014 nebyl na území Troubska překročen žádný imisní limit. Také podle pětiletých průměrů za roky 2009 – 2014 není na území Troubska překročen imisní limit PM10 a imisní limit pro benzo(a)pyren je překročen jen velmi mírně (o 1 %) a jen v jednom místě. Jak je patrné, dokumentace SEA uvádí méně příznivý stav, než by odpovídalo aktuální situaci, která se zjevně s postupem času zlepšuje.

Ve vztahu k možnosti překračování zákonných hygienických limitů lze dodat, že hlediska ochrany veřejného zdraví nelze při realizaci záměru připustit nesplnění požadavku právních předpisů na úseku ochrany veřejného zdraví, a to s přihlédnutím k závěrům posouzení vlivu na životní prostředí a veřejné zdraví v rámci řízení dle ustanovení § 4 až § 10 zákona č. 100/2001 Sb. Základním předpokladem souhlasu orgánu ochrany veřejného zdraví v předrealizačních fázích (resp. v rámci schvalovacích řízení pro konkrétní záměry) je předložení podkladů prokazujících dodržení požadavků stanovených právními předpisy na úseku ochrany veřejného zdraví.

2. námitka, požadující, aby bylo napraveno pochybení při pořizování ZÚR a při schvalování Aktualizace Politiky územního rozvoje (PÚR), **se zamítá.**

Odůvodnění:

Nejvyšší správní soud rozsudkem č. 8 Ao 5/2010-149 ze dne 24. února 2011 potvrdil oprávněnost uvedení varianty rychlostní silnice R43 směrem na Moravskou Třebovou v ZÚR Pardubického kraje. V rozsudku mimo jiné NSS uvedl cit.: „ Z textu PÚR 2008 jednoznačně nevyplývá, že by se vláda chtěla odchýlit od již dříve sledovaného koridoru.....článek 121 PÚR 2008 stanovil úkol pouze pro MD, neupravoval však sám dvě varianty vedení koridoru R43, které by měly vliv na územní plánování.....doplnění názvu „Svitavy“ do bodu 121 PÚR 2008 je třeba interpretovat tak, že tu jde o úkol pro ústřední správní úřady (konkrétně pro MD), aby v součinnosti s MŽP a oběma dotčenými kraji byly k prověření možnosti směřování koridoru na Svitavy (neboť směřování na Moravskou Třebovou bylo prověřeno již v minulosti a také se stalo součástí dřívější převzaté územně plánovací dokumentace) opatřeny relevantní územně plánovací podklady. Teprve kladným výsledkem takového prověření by vznikl podklad, který by při další aktualizaci PÚR již umožnil uložit konkrétní úkol orgánům územního plánování....“

V souvislosti s úkolem vyplývajícím z Politiky územního rozvoje ČR 2008, která ukládá MD v součinnosti s MŽP a dotčenými kraji v čl. (121) prověřit možnosti připojení R43 v prostoru Svitavy, zajistilo ŘSD z pověření MD zpracování vyhledávací studie „Rychlostní silnice R43 Černá Hora (Svitávka) – Svitavy (Litomyšl) R35“. Studie byla projednávána v období červen až srpen 2010 se zástupci MŽP, příslušných odborů Jihomoravského kraje, Pardubického kraje, Brněnskými vodárny a kanalizacemi a s obcemi, kterých se dotýkalo vedení navrhovaných variant směrem na Svitavy. K výsledkům této studie se zástupci MŽP a MD na jednání dne 16.09.2010 dohodli, že vyhledávací studie prokazuje nevýhodnost navržené trasy R43 ve směru na Svitavy a odsouhlasili, aby nadále byla sledována varianta vedená směrem k připojení na R35 v prostoru Starého Města u Moravské Třebové. Bylo doporučeno řešení, které projednaly dotčené orgány MD a MŽP a jejich dohodu

následně potvrdilo MMR souhlasem ke splnění úkolu PÚR ČR 2008. Uvedené závěry byly potvrzeny rovněž rozsudkem Nejvyššího správního soudu č. 1 Ao 7/2011-526 ze dne 21. června 2012 k ZÚR JMK v člancích [320] a [321].

Návrh koridoru dálnice D43 směrem na Moravskou Třebovou v ZÚR JMK je tak plně v souladu s Aktualizací č. 1 PÚR ČR a současně koordinován s navazujícím úsekem v Pardubickém kraji dle ZÚR Pardubického kraje vydaných dne 29.04.2010.

K variantě na Svitavy dodáváme, že má zásadní problémy s vedením na území Pardubického kraje. Zásadním střetem s životním prostředím je průchod přes II. ochranné pásmo březovského vodního zdroje, sloužícího pro zásobování města Brna. Dále trasa zasahuje do dobývacího prostoru výhradního ložiska Březinka. Výsledky vyhledávací studie „Rychlostní silnice R43 Černá Hora (Svitávka) – Svitavy (Litomyšl) R35“ jsou známy od roku 2010 a slouží jako negativní průkaz řešení varianty R43 Brno – Svitavy.

Návrh ZÚR JMK tak v daném úseku navrhl řešení dálnice D43 invariantně v souladu s výše uvedenými závěry. Z uvedeného vyplývá, že KrÚ JMK při zpracování a projednání Návrhu ZÚR JMK nepochybil a postupoval v souladu, jak s PÚR ČR 2008 tak s Aktualizací č. 1 PÚR ČR.

K výhradám vůči aktualizaci PÚR ČR konstatujeme, že Aktualizace č. 1 PÚR ČR je platným dokumentem, který je pořizovatel povinen respektovat, jak mu ukládá stavební zákon v § 31 odst. 4 (cit.: „*Politika územního rozvoje je závazná pro pořizování a vydávání zásad územního rozvoje, územních plánů, regulačních plánů a pro rozhodování v území*“).

3. námitka, požadující plné dopracování a vyhodnocení všech koridorů silniční infrastruktury v celé oblasti Brněnské aglomerace tak, aby všechny dopravní koridory byly závazně vymezeny a ne nahrazovány územními rezervami a bylo provedeno plné posouzení variant rychlostní silnice R43 z hlediska dopadů na obyvatelstvo a veřejné zdraví, **se zamítá**.

Odůvodnění:

K návrhu ZÚR JMK je zpracováno Vyhodnocení vlivů ZÚR JMK na udržitelný rozvoj území, jehož součástí je „Vyhodnocení vlivů ZÚR JMK na životní prostředí“ (tzv. SEA) obsahující posouzení záměrů z hlediska dopadů na životní prostředí. V SEA jsou hodnoceny všechny vlivy uvedené v bodě 6 Přílohy stavebního zákona tj. včetně vlivů synergických a kumulativních (zejména kap. A.6. SEA a příloha 2 dokumentace SEA Hodnocení záměrů).

Ačkoliv se podle § 36 odst. 1 stavebního zákona územní rezervy neposuzují z hlediska vlivů na životní prostředí, Vyhodnocení vlivů ZÚR JMK na životní prostředí (SEA) v příloze č. 3 obsahuje informativní údaje k územním rezervám. Účelem tohoto informativního přehledu je upozornit na skutečnosti, kterým je nutné se při budoucím prověřování věnovat, tj. neměly by být opomenuty.

V Brně a okolním území (OB3 metropolitní rozvojové oblasti Brno) dochází k vysoké koncentraci požadavků na změny využití území a jejich vzájemnou prostorovou a funkční koordinaci, vzniká kumulace více potenciálních záměrů. Územní rozvoj tohoto prostoru je proto třeba prověřit (včetně vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území) a koordinovat, a to v podrobnějším měřítku, než umožňují ZÚR JMK. Dle § 36 odst. 3 stavebního zákona zásady územního rozvoje ani vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území nesmí obsahovat podrobnosti náležející svým obsahem územnímu plánu, regulačnímu plánu nebo navazujícím rozhodnutím. V ZÚR JMK je proto za účelem prověření reálného průchodu nadregionální a regionální silniční infrastruktury ve složitém okolí města Brna navržena „Územní studie nadřazené dálniční a silniční sítě v jádrovém území OB3 metropolitní rozvojové oblasti Brno“. Cílem územní studie je podrobně a komplexně posoudit varianty nadřazené dálniční a silniční sítě 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. Součástí územní studie „Územní studie nadřazené dálniční a silniční sítě v jádrovém území OB3 metropolitní rozvojové oblasti Brno“ bude hluková a rozptylová studie.

Dle rozsudku NSS 1 Ao 7/2011 k ZÚR JMK ze dne 21. června 2012 článku [86] lze vypracování územní studie stanovenou v ZÚR (viz § 36 odst. 2 stavebního zákona) považovat za relevantní opatření ke kompenzaci některých negativních kumulativních a synergických vlivů a to v případě, je-li na základě dostupných podkladů možný jen velmi hrubý odhad předpokládané zátěže.

Z uvedeného je zřejmé, že stanovení podmínky zpracování územní studie není samoúčelné, ale studie je nezbytná pro zodpovědné a dostatečně podložené rozhodování o dalším rozvoji složitého území.

Prostřednictvím územní studie bude v měřítku podrobnějším než v ZÚR ověřen a zpřesněn průchod dálniční a silniční sítě exponovaným okolím města Brna, kde se střetává mnoho veřejných i soukromých zájmů na využití území a záměrů na provedení změn v území. Cílem pořizovatele je dosáhnout shody na rozvoji území ve spolupráci se statutárním městem Brnem a obcemi v řešeném území. Řešení obsažené v budoucí územní studii se stane podkladem pro aktualizaci ZÚR JMK, při níž mohou být některé územní rezervy převedeny do režimu návrhů, jiné naopak vypuštěny, a některé koridory pro umístění dopravních staveb budou zúženy.

Odůvodnění vymezení plochy, ve které se ukládá prověření změn jejího využití územní studií je podrobně popsáno na str. 355 v kap. G.9. textové části II. Odůvodnění ZÚR JMK.

Aby bylo možno zabývat se trasami D43 ze všech odborných hledisek, je prvořadé znát dopravní účinnost jednotlivých tras a z tohoto zatížení vyplývající vlivy na udržitelný rozvoj území. Těmito aspekty se zabývá studie „R43 – dopravní prověření tras v brněnské aglomeraci“ (10/2015). V návaznosti na tuto studii zpracovává MD technicko – ekonomickou studii „D43 v úseku D1 – Kuřim – Svitávka“, která bude obsahovat technické a ekonomické posouzení projektových variant pro zajištění přípravy a financování staveb na dálnici D43 v úseku D1 – Kuřim – Svitávka. Obě studie budou sloužit jako odborný podklad pro územní studii.

4. námitka, požadující, aby R43 byla koncipována jako plnohodnotný obchvat celého města Brna, **se zamítá.**

Odůvodnění:

V podání není specifikováno, co podatelé považují za „plnohodnotný obchvat celého města Brna“. Z odůvodnění připomínky lze pouze usuzovat, že podatelé akcentují ve vztahu k trasování dálnice D43 hledisko přepravní účinnosti. Kritéria pro plánování dopravních tras jsou však multidisciplinárního charakteru, neboť musí být zváženy a zohledněny nejrůznější aspekty, nejen přepravní účinnost, ale také například negativní vlivy na životní prostředí a na zdraví občanů, které je třeba posoudit nejen na území města Brna, ale i v širších souvislostech. Pořizovatel ZÚR JMK si je vědom problematické dopravní situace v Brně a okolním území, nelze ji však řešit prostým „odsunem“ dopravy z území Brna na „plnohodnotný obchvat“ na úkor obyvatel okrajových částí města či okolních obcí. Z hlediska dopravní účinnosti, kdy cca 82 % dopravy ve směru sever – jih představuje doprava zdrojová a cílová vázaná na město Brno a jeho příměstské části, je D43 v oddálené poloze využitelná pouze částečně. Z výsledků modelování dopravy a prognózy dopravy se ukazuje, že pro výhledovou intenzitu dopravy ve stopě Boskovickou brázdou by z hlediska kapacity postačovala komunikace v kategorii silnice I. třídy, přičemž by zásadně vzrostly nároky na kapacitní silniční infrastrukturu pro zdrojovou a cílovou dopravu v poloze blíže k Brnu.

V návrhu ZÚR JMK jsou pro dálnici D43 Brno – Svitavy / Moravská Třebová (E461) vymezeny v úseku dálnice D1 – Kuřim (tedy v úseku týkajícím se bezprostředně města Brna a jeho okolí) územní rezervy (ve variantách včetně podvariant), a to do doby, než bude možno na základě výsledků podrobnějšího prověření území rozhodnout o výběru varianty. Je nepochybné, že varianty dopravního řešení musí být posouzeny ze všech relevantních hledisek, v širším kontextu a ve větší podrobnosti.

V článku (269) textové části I. Návrh je v rámci požadavků na uspořádání a využití území uloženo prověřit varianty územní rezervy koridory dálnice D43 Troubsko/Ostrovačice (D1) – Kuřim – Lysice v návaznosti na koridor dálnice D43 v úseku Lysice – Sebranice – Velké Opatovice – hranice kraje v rámci koncepčního uspořádání území a rozvoje nadřazené dopravní sítě pro tranzitní i zdrojovou a cílovou dopravu v OB3 metropolitní rozvojové oblasti Brno a krajském městě Brně. Kritéria a podmínky pro rozhodování o změnách využití území uvedené v témže bodě jsou multidisciplinárního charakteru, aby postihly nejrůznější aspekty, které by měly být při rozhodování zváženy a zohledněny. Jedná se vedle dopravně inženýrského hodnocení včetně širších souvislostí a vedle územních podmínek a průchodnosti územím také o vlivy na životní prostředí, obyvatelstvo a lidské zdraví a rovněž o socioekonomické důsledky záměru.

V ZÚR JMK je proto za účelem podrobného a komplexního posouzení variant nadřazené dálniční a silniční sítě v jádrovém území OB3 metropolitní rozvojové oblasti Brno a ve vnitřním prostoru Brna navržena „Územní studie nadřazené dálniční a silniční sítě v jádrovém území OB3 metropolitní rozvojové oblasti Brno“ (viz vypořádání námitek v bodech 1. a 3.).

Pořadí	N 44	Datum	08.06.2016	KEVIS kód	–	Č. j.	JMK 89363/2016
Zástupce veřejnosti		titul, jméno, příjmení:		Doc. RNDr. Petr Firbas, CSc.			

(identifikační údaje)	datum narození:	anonymizováno
Adresa / sídlo	anonymizováno	
Téma	Doprava silniční	
Téma – jiné	Procesní	

Námítky

- Požadujeme z Návrhu ZÚR vypustit R43 v trase Troubsko – Brno-Bosonohy – Brno-Bystrc – Brno-Kníničky – Rozdrojovice – Jinačovice – Moravské Knínice – Kuřim – Drásov – Malhostovice – Všechnovice – Skalička – Malá Lhota a v pokračování této trasy v úseku Chrudichromy – Sudice – severní hranice JMK**

Odůvodnění:

Rychlostní komunikace R43 se má stát součástí transevropské silniční sítě, což znamená, že je to komunikace určená pro mezinárodní dálkovou nákladní a osobní dopravu. Uvedené trasování R43 by mělo nepochybně za následek zhoršení kvality života, zvýšení hlukové zátěže a znečištění ovzduší, a to v situaci, kdy nelze vyloučit, že by zde docházelo k překračování zákonných hygienických limitů. K překročení limitů je již dnes nepochybně pro oblast Troubsko a Brno-Bosonohy, kde je opakované překračování limitů doloženo v mnoha letech v období 1997 – 2014.

- Požadujeme z Návrhu ZÚR vypustit R52 v trase Pohořelice – Mikulov – státní hranice**

Odůvodnění:

Realizace této komunikace by vedla k zhoršení znečištění ovzduší nejen v obcích Mikulov, Bavory, Perná, Dolní Dunajovice, Pasohlávky, Pohořelice, ale také v oblasti Brna a obcí jižní části Brněnské aglomerace, kde je opakované překračování limitů doloženo v mnoha letech v období 1997-2014.

- Požadujeme do Návrhu ZÚR zahrnout plnohodnotné obchvaty měst Znojmo a Břeclav**

Odůvodnění:

Stávající návrh ZÚR nezahrnuje obchvaty vedené v dostatečné vzdálenosti od obcí Znojmo a Břeclav. Je žádoucí vytvořit obchvaty na páteřních komunikacích S8 u Znojma a R55 u Břeclavi.

- Požadujeme, aby bylo napraveno pochybení při schvalování Aktualizace Politiky územního rozvoje (PÚR)**

Odůvodnění:

Vymezení R43 v PÚR platné ke dni zveřejnění Návrhu ZÚR bylo zahrnuto vymezení R43 s odkazem jak na Svitavy, tak i na Moravskou Třebovou. Toto bylo v návrhu ZÚR ignorováno. V Aktualizaci PÚR schválené 15. 4. 2015, byl odkaz na Svitavy vypuštěn bez plnohodnotného a situaci v území odrážejícího odůvodnění. Podobná situace nastala s vypuštěním R55 tvořící obchvat Břeclavi. To je nepochybně protizákonný postup

Území dotčené námitkou je celé území JMK.

Vyhodnocení námitek

Z hlediska věcného obsahu byly v předmětném podání formulovány celkem čtyři samostatné námítky s odůvodněním. Území dotčené námitkou je celé území JMK.

- 1. námitka**, požadující vypustit z Návrhu ZÚR R43 v trase Troubsko – Brno-Bosonohy – Brno-Bystrc – Brno-Kníničky – Rozdrojovice – Jinačovice – Moravské Knínice – Kuřim – Drásov – Malhostovice – Všechnovice – Skaličská – Malá Lhota a v pokračování této trasy v úseku Chrudichromy – Sudice – severní hranice JMK, a to včetně návazného jižního obchvatu Kuřimi, **se zamítá**.

Odůvodnění:

Aktualizace č. 1 PÚR ČR vymezuje koridor pro rychlostní silnici R43 v trase Brno – Moravská Třebová (E461). Důvodem jeho vymezení je provázání silničních tahů D1 a R35. Zkvalitnění silničního spojení Brno – Moravská Třebová. Součást TEN-T. Zásady se nemohou odchýlit od řešení závazně stanoveného PÚR ČR (§ 31 odst. 4 stavebního zákona).

Silnice D43 je navrhována v parametrech dálnice II. třídy, která je dle silničního zákona určena pro dálkovou

a mezistátní dopravu.

Z hlediska rozdělení a označení pozemních komunikací je v návrhu ZÚR JMK zohledněna novela zákona č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů s platností od 31.12.2015, ve které se mění označení silnic I. třídy, které byly rychlostními silnicemi dle zákona o pozemních komunikacích ve znění účinném přede dnem 31. 12. 2015.

Článek II. přechodná ustanovení novely zákona o pozemních komunikacích cit.: „*Silnice I. třídy, které jsou rychlostními silnicemi podle zákona č. 13/1997 Sb., ve znění účinném přede dnem nabytí účinnosti tohoto zákona, se ode dne nabytí účinnosti tohoto zákona považují za dálnice II. třídy...*“

Převedením rychlostní silnice do kategorie dálnice nedochází v prostorovém vymezení koridorů v ZÚR JMK k žádným změnám. Navrhovaná kategorie rychlostních silnic, ve které byly tyto silnice v předprojektové a projektové dokumentaci připravovány, nedoznává žádných změn, které by vyvolávaly nové územní nároky ve vymezení koridorů (vymezení plně zajišťuje podmínky pro možné umístění stavby), nebo nové přepravní funkce v celém dálničním a silničním systému, navrhovaném v ZÚR JMK.

Z hlediska prověření variant dálnice D 43 v trase Brno – Moravská Třebová je v návrhu ZÚR JMK D43 řešena v úsecích **Troubsko/Ostrovačice (D1) – Kuřim** ve variantách „Bystrcká“, „Bítýšská“ a „Optimalizovaná MŽP – alternativy „ , **Kuřim – Lysice** ve variantách „Německá“ a „Optimalizovaná MŽP“, **Lysice – Sebranice** – bez variant a **Sebranice – Velké Opatovice – hranice kraje** – bez variant. Návrh řešení tedy obsahuje i v podání upřednostňovanou tzv. optimalizovanou verzi R43.

V úseku Troubsko/Ostrovačice (D1) – Kuřim a Kuřim – Lysice jsou vymezeny územní rezervy (ve variantách včetně podvariant), a to do doby, než bude možno na základě výsledků podrobnějšího prověření území rozhodnout o výběru varianty.

V článku (269) textové části I. Návrh je v rámci požadavků na uspořádání a využití území uloženo prověřit varianty územní rezervy koridoru dálnice D43 Troubsko/Ostrovačice (D1) – Kuřim – Lysice v návaznosti na koridor dálnice D43 v úseku Lysice – Sebranice – Velké Opatovice – hranice kraje v rámci koncepčního uspořádání území a rozvoje nadřazené dopravní sítě pro tranzitní i zdrojovou a cílovou dopravu v OB3 metropolitní rozvojové oblasti Brno a krajském městě Brně. Kritéria a podmínky pro rozhodování o změnách využití území uvedené v témže bodě jsou multidisciplinárního charakteru, aby postihly nejrůznější aspekty, které by měly být při rozhodování zváženy a zohledněny. Jedná se vedle dopravně inženýrského hodnocení včetně širších souvislostí a vedle územních podmínek a průchodnosti územím také o vlivy na životní prostředí, obyvatelstvo a lidské zdraví a rovněž o socioekonomické důsledky záměru.

V Brně a okolním území (OB3 metropolitní rozvojové oblasti Brno) dochází k vysoké koncentraci požadavků na změny využití území a jejich vzájemnou prostorovou a funkční koordinaci, vzniká kumulace více potenciálních záměrů. Územní rozvoj tohoto prostoru je proto třeba prověřit (včetně vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území) a koordinovat, a to v podrobnějším měřítku, než umožňují ZÚR JMK. Dle § 36 odst. 3 stavebního zákona zásady územního rozvoje ani vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území nesmí obsahovat podrobnosti náležející svým obsahem územnímu plánu, regulačnímu plánu nebo navazujícím rozhodnutím. V ZÚR JMK je proto za účelem podrobného a komplexního posouzení variant nadřazené dálniční a silniční sítě v jádrovém území OB3 metropolitní rozvojové oblasti Brno a ve vnitřním prostoru Brna navržena „Územní studie nadřazené dálniční a silniční sítě v jádrovém území OB3 metropolitní rozvojové oblasti Brno“. Územní studie má mimo jiné (dle rámcového obsahu stanoveného v ZÚR JMK a v měřítku podrobnějším než v ZÚR JMK) *prověřit varianty dálnice D43 v úseku dálnice D1 – Kuřim se zohledněním návazností na varianty D43 navazujícího úseku Kuřim – Lysice z hlediska dopravní účinnosti v celém systému silniční a komunikační sítě OB3 metropolitní rozvojové oblasti Brno a města Brna, územních nároků a v koordinaci s navazujícími záměry*. Odůvodnění vymezení plochy, ve které se ukládá prověření změn jejího využití územní studií, je podrobně popsáno na str. 355 v kap. G.9. textové části II. Odůvodnění ZÚR JMK.

Dle rozsudku NSS 1 Ao 7/2011 k ZÚR JMK ze dne 21. června 2012 článku [86] lze vypracování územní studie stanovenou v ZÚR (viz § 36 odst. 2 stavebního zákona) považovat za relevantní opatření ke kompenzaci některých negativních kumulativních a synergických vlivů a to v případě, je-li na základě dostupných podkladů možný jen velmi hrubý odhad předpokládané zátěže.

Ačkoliv se podle ustanovení § 36 odst. 1 stavebního zákona územní rezervy z hlediska vlivů na životní prostředí neposuzují, Vyhodnocení vlivů ZÚR JMK na životní prostředí (SEA) v příloze č. 3 obsahuje informativní údaje k územním rezervám. Účelem tohoto informativního přehledu je upozornit na skutečnosti, kterým je nutné se

při budoucím prověřování věnovat, tj. neměly by být opomenuty. Konkrétně u územní rezervy pro dálnici D43 v úseku D1 – Kuřim a Kuřim – Lysice v jednotlivých variantách je mj. uvedeno, že při dalším prověřování možností využití vymezeného koridoru pro územní rezervu je nutné věnovat pozornost minimalizaci dopadů na obytnou zástavbu, zajistit splnění hlukových limitů a minimalizovat dopady na chráněná přírodní území.

U ostatních úseků D43 Lysice – Sebranice a Sebranice – Velké Opatovice – hranice kraje je posouzení záměru z hlediska dopadů na životní prostředí (tedy i hlukové zátěže, znečištění ovzduší a dalších aspektů zmíněných v připomínce) obsaženo ve “Vyhodnocení vlivů ZÚR JMK na životní prostředí” (tzv. SEA). Dokumentace SEA vyhodnotila přípustnost jednotlivých záměrů z hlediska vlivů na životní prostředí a z hlediska vlivů na lidské zdraví. Sledované položky (mj. ovzduší, obyvatelstvo, lidské zdraví) v sobě zahrnují i hodnocení potenciálních negativních vlivů uvedených v námitce.

Vyhodnocení je uvedeno zejména v kap. A.6.9. „Souhrnné vyhodnocení vlivů ploch a koridorů na sledované složky životního prostředí“ dokumentace SEA (od str. 180) a v příloze 2 kap. A dokumentace SEA „Hodnocení záměrů“ se závěrem, že využití koridorů je možné za předpokladu uplatnění navržených opatření SEA, které jsou uvedeny v příloze 2 dokumentace SEA „Hodnocení záměrů“. Závěry hodnocení jsou promítnuty do výrokové části ZÚR JMK.

Je nepochybné, že dopravní stavby (obzvláště ty vyšší kategorie), s sebou přinášejí vedle pozitiv (lepší dopravní parametry a dostupnost) také negativní vlivy na životní prostředí a na zdraví občanů, ať již jsou vedeny v jakékoliv trase. Vzhledem k hustotě osídlení v České republice, geomorfologickým podmínkám a dalším limitujícím faktorům je prakticky nemožné (při zajištění smysluplné dopravní účinnosti) vést silnice mimo kontakt se stávajícím osídlením (resp. zcela bez vlivů na sídla a jejich obyvatele). Kritéria pro plánování dopravních tras jsou přitom multidisciplinárního charakteru, neboť musí být zváženy a zohledněny nejrůznější aspekty, nejen vlivy na životní prostředí a zdraví občanů. K problematice zátěže území v rámci územního plánování uvedl Nejvyšší správní soud ve svém rozsudku č. j. 6 Ao 6/2010 – 62 ze dne 02.02.2011 že „ ... v procesu územního plánování není nikdy možné zajistit rozvoj ku prospěchu všech za současné záruky dosavadních standardů života pro všechny, kterých se územní plány týkají. V procesu územního plánování dochází k vážení řady zájmů soukromých i veřejných a výsledkem pak musí být rozhodnutí o upřednostnění některých zájmů před jinými při zachování právem předvídané proporcionality a ochrany základních práv před svévolnými a excesivními zásahy. Obecné rozhodnutí o distribuci zátěže v rámci určitého území při zachování výše zmíněných zásad je politickou diskrecí konkrétního zastupitelského orgánu územní samosprávy a vyjadřuje realizaci práva na samosprávu konkrétního územního celku.“

Vyhodnocení dokumentace SEA bere v potaz překračování imisních limitů v oblasti Troubska. Uvedené skutečnosti jsou v dokumentaci SEA zohledněny, viz obrázky 3.7 – 3.11. v kap. A.3.1. *Ovzduší* textové části dokumentace SEA. Podle těchto dat existovalo v centrální oblasti Jihomoravského kraje větší území s překračováním limitů, které okrajově zasahovalo i do prostoru Troubska. Překračování limitů se týká suspendovaných částic PM10 a benzo(a)pyrenu. Z těchto údajů projektant při hodnocení vycházel.

Současné je však nutno uvést, že v následujícím období došlo dle ČHMÚ v předmětném území k významnému zlepšení. V roce 2013 byl na území Troubska překročen limit pouze pro benzo(a)pyren, a to jen ve východním cípu obce, limit pro PM10 překročen nebyl. V roce 2014 nebyl na území Troubska překročen žádný imisní limit. Také podle pětiletých průměrů za roky 2009 – 2014 není na území Troubska překročen imisní limit PM10 a imisní limit pro benzo(a)pyren je překročen jen velmi mírně (o 1 %) a jen v jednom místě. Jak je patrné, dokumentace SEA uvádí méně příznivý stav, než by odpovídalo aktuální situaci, která se zjevně s postupem času zlepšuje.

Ve vztahu k možnosti překračování zákonných hygienických limitů lze dodat, že hlediska ochrany veřejného zdraví nelze při realizaci záměru připustit nesplnění požadavku právních předpisů na úseku ochrany veřejného zdraví, a to s přihlédnutím k závěrům posouzení vlivu na životní prostředí a veřejné zdraví v rámci řízení dle ustanovení § 4 až § 10 zákona č. 100/2001 Sb. Základním předpokladem souhlasu orgánu ochrany veřejného zdraví v předrealizačních fázích (resp. v rámci schvalovacích řízení pro konkrétní záměry) je předložení podkladů prokazujících dodržení požadavků stanovených právními předpisy na úseku ochrany veřejného zdraví.

2. námitka, požadující vypustit z Návrhu ZÚR R52 v trase Pohořelice – Mikulov – státní hranice, **se zamítá.**

Odůvodnění:

Nařízením Evropského parlamentu a rady (EU) č. 1315/2013 ze dne 11. prosince 2013 byla trasa R52 potvrzena jako součást celoevropské sítě TEN-T (př. 5.4.) s tím, že úsek na území ČR mezi stávající R52 a hranicí

s Rakouskem má být „upgraded“, tzn. vylepšen, uveden do požadovaných parametrů.

Z hlediska koncepce rozvoje dálnic a silnic v ČR je rychlostní silnice R52 zakotvena v koncepčním dokumentu Dopravní sektorové strategie, 2. fáze, schváleno UV č. 850 ze dne 13.11.2013. V mezinárodních souvislostech je silnice R52 dále také součástí evropské sítě E (E461). Poloha a propojení dopravní cesty je potvrzeno uzavřenou mezinárodní dohodou mezi Rakouskou spolkovou vládou a vládou ČR o propojení rakouské dálnice A5 a české rychlostní silnice R52. Mezinárodní dohoda je uvedena ve Sbírce mezinárodních smluv č. 40/2009.

Aktualizace č. 1 PÚR ČR vymezuje koridor pro rychlostní silnici R52 v trase Pohořelice – Mikulov – Drasenhofen/Rakousko (E461). Důvodem jeho vymezení je zkvalitnění silničního spojení Brno – Vídeň. Vazba na rakouskou silniční síť. Součástí TEN-T. Koridor pro tuto rychlostní silnici je již přímo vymezen v trase Pohořelice – Mikulov – Drasenhofen/Rakousko bez jakýchkoliv úkolů pro ministerstva a jiné ústřední správní úřady.

ZÚR dle § 36 odst. 3 stavebního zákona zpřesňují a rozvíjejí cíle a úkoly územního plánování v souladu s PÚR ČR, která koordinuje tvorbu a aktualizaci ZÚR. PÚR ČR je nástrojem územního plánování, nezbytným pro koordinaci územně plánovací činnosti krajů a koncepcí celorepublikového významu, vycházejících a podmiňovaných možnostmi území. PÚR ČR určuje ve stanoveném období požadavky na konkretizaci úkolů územního plánování v republikových, přeshraničních a mezinárodních souvislostech, zejména s ohledem na udržitelný rozvoj území, a určuje strategii a základní podmínky pro naplňování těchto úkolů. Účelem PÚR ČR je konkretizace v zákoně obecně formulovaných cílů a úkolů územního plánování s ohledem na souvislosti a problémy v území, které svým významem a dosahem překračují pravomoci jednotlivých krajů, ministerstev nebo jiných ústředních správních úřadů. Zásady se nemohou odchýlit od řešení závazně stanoveného PÚR ČR (§ 31 odst. 4 stavebního zákona).

V návrhu ZÚR JMK pro společné jednání byla kapacitní silnice R52 vymezena ve variantách „Základní ŘSD“ (DS04-A) a „Alternativní západní“ (DS04-B).

Posouzení těchto variant z hlediska dopadů na životní prostředí bylo obsaženo ve „Vyhodnocení vlivů ZÚR JMK na životní prostředí“ (tzv. SEA). Při porovnání variant byla využita kritéria a podmínky pro rozhodování zohledňující základní aspekty pilířů udržitelného rozvoje území (environmentální, sociální a ekonomický), zejména minimalizaci negativních vlivů na obyvatelstvo, lidské zdraví, životní prostředí, přepravní účinnost navrhované varianty, návaznost na silniční síť nadmístního významu se zohledněním obsluhy území (zdrojová a cílová doprava) a minimalizace střetů s limity využití území. Dle výsledků hodnocení SEA byla jako varianta s nižší intenzitou působení negativních vlivů na sledované složky životního prostředí hodnocena varianta „Základní ŘSD“ ozn. DS04-A.

K překračování imisních limitů v oblasti Brna viz výše u 1. námítky.

K odůvodnění, že by realizace komunikace vedla ke zhoršení znečištění ovzduší také v oblasti Brna a obcí jižní části Brněnské aglomerace uvádíme, že danou problematikou v souvislosti s obavou nárůstu kamionové dopravy se již zabýval Nejvyšší správní soud v rozsudku č. 1 Ao 7/2011-526 ze dne 21. června 2012 v článku [372] cit.: „Námítka navrhovatelů týkající se závěru odůvodnění ZÚR na s. 54, kde má být zcela ignorována skutečnost, že v důsledku výstavby rychlostní silnice R52 by došlo k zásadnímu nárůstu objemu zejména nákladní kamionové dopravy v přímo dotčeném území a v územích navazujících, považuje zdejší soud za nedůvodnou. Zdejší soud předem uvádí, že samotná existence rychlostní silnice kamionovou dopravu negeneruje. Naopak bez existence kapacitního propojení hlavních dopravních os se tranzitní kamionová doprava vyskytuje na komunikacích, na kterých by se objevovat neměla, především na komunikacích II. a III. tříd vedoucích skrze obce. Tento druh dopravy pak nepřiměřeně zatěžuje nedostatečnou dopravní infrastrukturu, a to s dopadem jak na technický stav komunikací, tak na okolní životní prostředí i na veřejné zdraví. Navrhovatelé namítaný výsledný stav, že bude tato doprava pokračovat ve směrech hlavních dopravních tras dálničního typu na území České republiky, je naopak žádoucí. Soud se dále ztotožňuje s vyjádřením odpůrce, že chybějící úsek R52 mezi Pohořelicemi u Brna a Mikulovem nesnižuje atraktivitu trasy natolik, aby úbytek dopravy v aglomeraci byl bez dobudování R52 zásadní.“

MŽP ve svém stanovisku a připomínkách k návrhu ZÚR JMK a Vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území k návrhu ZÚR JMK pro společné jednání uvedlo cit.: „Z variant navrhovaných pro rychlostní silnici R52 je v předloženém vyhodnocení SEA z hlediska vlivů na ovzduší upřednostňována varianta „Základní ŘSD“. Z důvodů uvedených ve vyhodnocení SEA k ZÚR podporuje MŽP toto řešení. Dle návrhové části PZKO tato komunikace zajistí kvalitativně vyšší úroveň propojení mezi Brnem a Vídní ve vazbě na rakouskou dálnici A5. Stavba je součástí sítě TEN-T. Část mezi dálnicí D1 a existujícím úsekem R52 (tzv. Jihozápadní tangenta) v případě realizace významně přispěje ke snížení intenzity dopravy v křižovatce na křížení dálnice D1 se silnicí I/52 (MÚK

Brno-Centrum, exit 194 na dálnici D1). Jižní úsek mezi Pohořelicemi a státní hranicí přispěje k omezení tranzitní dopravy na stávajícím obchvatu Mikulova, do jehož okolí se v minulosti rozrostla souvislá zástavba města.“

Krajský úřad na základě vyhodnocení výsledků projednání a vyhodnocení vlivů ZÚR JMK na udržitelný rozvoj území navrhl ve smyslu § 38 odst. 2 stavebního zákona Zastupitelstvu Jihomoravského kraje ke schválení jako nejvhodnější variantu „Základní ŘSD“ (DS04-A). Zastupitelstvo Jihomoravského kraje na zasedání dne 28.01.2016 usnesením č. 2302/16/Z24 schválilo jako nejvhodnější variantu „Základní ŘSD“ (DS01-A).

Z hlediska rozdělení a označení pozemních komunikací je v návrhu ZÚR JMK zohledněna novela zákona č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů s platností od 31. 12. 2015, ve které se mění označení silnic I. třídy, které byly rychlostními silnicemi dle zákona o pozemních komunikacích ve znění účinném přede dnem 31. 12. 2015.

Článek II. přechodná ustanovení novely zákona o pozemních komunikacích cit.: „*Silnice I. třídy, které jsou rychlostními silnicemi podle zákona č. 13/1997 Sb., ve znění účinném přede dnem nabytí účinnosti tohoto zákona, se ode dne nabytí účinnosti tohoto zákona považují za dálnice II. třídy...*“

Převedením rychlostní silnice do kategorie dálnice nedochází v prostorovém vymezení koridorů v ZÚR JMK k žádným změnám. Navrhovaná kategorie rychlostních silnic, ve které byly tyto silnice v předprojektové a projektové dokumentaci připravovány, nedoznává žádných změn, které by vyvolávaly nové územní nároky ve vymezení koridorů (vymezení plně zajišťuje podmínky pro možné umístění stavby), nebo nové přepravní funkce v celém dálničním a silničním systému, navrhovaném v ZÚR JMK.

Silnice D52 je v souladu s novelou zákona o pozemních komunikacích v ZÚR JMK navrhována v parametrech dálnice II. třídy.

Z hlediska ochrany veřejného zdraví nelze při realizaci záměru připustit nesplnění požadavků právních předpisů na úseku ochrany veřejného zdraví, a to s přihlédnutím k závěrům posouzení vlivů na životní prostředí a veřejné zdraví v rámci řízení dle ustanovení § 4 až § 10 zákona č. 100/2001 Sb. Základním předpokladem souhlasu orgánu ochrany veřejného zdraví v předrealizačních fázích resp. v rámci schvalovacích řízení pro konkrétní záměry je předložení důkazů o reálném předpokladu dodržení požadavku stanovených právními předpisy na úseku ochrany veřejného zdraví.

3. námitka, požadující do Návrhu ZÚR zahrnout plnohodnotné obchvaty měst Znojmo a Břeclav, **se zamítá.**

Odůvodnění:

Trasa **silnice I/38** (dle PÚR koridor kapacitní silnice S8) je řešena z územně plánovacího hlediska od roku 1994, kdy byly zahájeny práce na Územním plánu velkého územního celku okresu Znojmo. V prosinci 2000 byl odevzdán koncept Územního plánu velkého územního celku okresu Znojmo, v tomto konceptu byla navržena variantně trasa silnice I/38. Jednou variantou byla trasa silnice I/38 podle vyhledávací studie zpracované firmou HBH Projekt spol. s r.o. Dále zpracovatel konceptu navrhl velkorysejší variantu vedení silnice pro vyšší kategorii, na této trase byly navrženy rovněž dílčí subvarianty v prostoru přechodu česko-rakouské hranice. U velkorysejší varianty byl navržen i vzdálenější obchvat Znojma, severněji od Znojma se pak tato varianta dostávala do složitějších územních podmínek včetně toho, že nemohla být zkoordinována s vyhledáním nové trasy na území sousedního kraje. Koncept územního plánu velkého územního celku okresu Znojmo byl ve druhé polovině roku 2001 veřejnoprávně projednáván.

Ministerstvo dopravy jako ústřední orgán státní správy ve věcech dopravy je zodpovědné za koncepce rozvoje dopravních sítí v rámci jednotlivých druhů dopravy, v rámci územně plánovací činnosti pak prosazuje rozvojové záměry státu na úseku dopravní infrastruktury do územně plánovací dokumentace. Ministerstvo dopravy uplatnilo ke konceptu řešení ÚP VÚC okresu Znojmo stanovisko k předloženým variantám silnice I/38 v tom smyslu, že nemůže souhlasit s návrhem samostatného vedení silnice I/38 v území bez jakékoliv návaznosti na dopravně významné dopravní cesty a mimo kontakt s většími sídelními celky. Velkorysejší varianta byla vedena přes území přírodních parků Jevišovka a Rokytná, Ministerstvo dopravy ji posoudilo jako dopravně neodůvodněnou a technicky nedoloženou. Přeložku silnice I/38 požadovalo převzít z dokumentace zajišťované Ředitelství silnic a dálnic (dále také ŘSD) a další případné varianty nesledovat. Rovněž ŘSD se vyjádřilo ve stejném smyslu. V následujících letech byl zpracován Generel dopravy Jihomoravského kraje, v němž bylo provedeno dopravně inženýrské posouzení základní silniční sítě Jihomoravského kraje ve variantách. Z provedených modelových zatížení a porovnání vyplynulo doporučení závazně sledovat a územně chránit silniční a dálniční síť podle základní varianty, v níž je silnice I/38 charakterizována jako silnice I. třídy včetně

„bližšího“ obchvatu Znojma.

Záměr stavby tak, jak byl od svého počátku vytvářen a formulován, byl tedy následně vyprojektován, projednán a v některých částech povolen a následně i proveden (viz textová část II. Odůvodnění návrhu ZÚR JMK str. 141). Na celý tento proces byly vynaloženy značné finanční prostředky, které by byly v případě odstoupení od realizace v této fázi projektu zmařeny. Případnou změnu trasování předmětné stavby, vzhledem k částečné realizaci projektu a již probíhajícím navazujícím řízením, by musel iniciovat investor stavby Ministerstvo dopravy nebo město Znojmo. Ze strany města Znojma a rovněž ze strany Ministerstva dopravy jako ústředního orgánu státní správy ve věcech dopravy nebyly v rámci společného jednání uplatněny žádné požadavky týkající se změny trasování obchvatu města Znojma.

Vymezením obchvatu Znojma v návrhu ZÚR JMK se zabýval rozsudek Nejvyššího správního soudu č. 1 Ao 7/2011-526 ze dne 21. června 2012. V článku [417] rozsudku je uvedeno cit.: *„Podle názoru Nejvyššího správního soudu z provedených důkazů plyne, že v době zpracování druhého návrhu ZÚR (červen 2010) bylo z dosavadní územně plánovací dokumentace zřejmé, že obchvat Znojma nebyl doposud zvažován variantně, přičemž navrhovateli zmiňovaná vzdálenější varianta obchvatu se v relevantní územně plánovací dokumentaci nevyskytuje. Kromě toho muselo být v této době zpracovateli známo, že části obchvatu Znojma disponují územními či stavebními povoleními, přičemž jedna část je dokonce již zrealizována. Za této situace považuje soud za rozumné, že zpracovatel návrhu ZÚR zvažoval vymezení obchvatu Znojma invariantně v koridoru sledujícím dosavadní územně plánovací dokumentaci a navazujícím na proběhlá územní a stavební řízení.“*

A v článku [419] rozsudku je uvedeno cit.: *„Z přípravných dokumentací tedy byla známa pouze jediná varianta a s ohledem na stav rozpracovanosti této varianty obchvatu nepřicházela podle názoru soudu v úvahu varianta jiná, vzdálenější.“*

V rámci dokumentace „Zhodnocení potenciálu území a modelových stavů silniční sítě Jihomoravského kraje“ byly prověřovány koncepční scénáře uspořádání sítě, a to koncepční scénář B „Rozvojový – studie Strnad“ a koncepční scénáře C „Rozvojový – Generel dopravy JMK, R43 v Bystrcké stopě“ a D „Rozvojový – Generel dopravy JMK, R43 v Bítýšské stopě, R55 – var. Kalčík“. Koncepční scénář B předpokládá, že silnice I/38 bude realizována jako R38 a spolu s R55 bude vytvářet tangenciální osy pro převedení dálkové dopravy mimo urbanizovanou území a metropolitní oblast Brno. Tato koncepce současně řeší obchvat Znojma v poloze oddálené od navrhovaného a v dílčí etapě již realizovaného obchvatu v kategorii silnice I. třídy dle záměrů ŘSD ČR. Koncepční scénáře C a D předpokládají vedení silnice I/38 ve stopě připravované přestavby dle ŘSD s obchvatem Znojma v bližší poloze, která je v současné době již polohově předurčena dílčími realizovanými či rozestavěnými úseky přeložky I/38.

Oddálená trasa R38 dle koncepčního scénáře B vykazuje velmi nízké intenzity. Z výsledků dopravního modelu 2014 je patrné, že lze jednoznačně definovat vztah mezi polohou komunikace a dopravní efektivností. Pokud je poloha koridoru příliš vzdálená, klesá podíl regionální dopravy na obchvatu a ta zůstává na stávajících trasách a dochází tak k přetížení vnitroměstských komunikací ve Znojmě. Na obchvatech zůstávají pouze tranzitní vztahy a menší podíl regionálních a místních vztahů, což snižuje „rentabilitu“ stavby.

Intenzity dopravy na většině úseků R38 nedosahují takových hodnot, které opravňují zařazení těchto komunikací do kategorie „R“. Hlavním kritériem by bylo ekonomické posouzení efektivnosti stavby, což se právě u intenzit pod 15 tis. voz. / 24 hod a v tak náročném terénu území Vysočiny nejvíce nevhodné a z ekonomického pohledu není realizovatelné. Kromě toho celá koncepce tangenciálních vazeb je založena na realizaci komunikační sítě mimo Jihomoravský kraj. Realizace R38 od dálnice D1 je velmi problematická z důvodů především obtížné průchodnosti terénně náročnějším územím, na rakouské straně bez adekvátní návaznosti. Oddálená trasa R38 v koncepčním scénáři B má jako celek nízkou dopravní účinnost vzhledem k novým a náročným investicím. Její poloha nevytváří předpoklady pro rozvoj území. Reálnost kapacitní silnice R38 je podmíněná změnou dopravního systému v Rakousku a sousedním Kraji Vysočina. Přímknutější poloha obchvatu Znojma v kategorii silnice I. třídy dle koncepčních scénářů C a D dle výsledků dopravního modelu 2014 vykazuje výrazně příznivější dopravní vytížení a účinnost. Koncepce nadřazené silniční infrastruktury v návrhu ZÚR JMK vychází z koncepčního scénáře C, v němž je obchvat Znojma řešen v přímknutější poloze.

Vzhledem k tomu, že se nezměnily podmínky v území, je obchvat Znojma vymezen v návrhu ZÚR JMK dle podkladů ŘSD vyjma úseků, které jsou již zrealizovány a úseků na které bylo vydáno pravomocné územní rozhodnutí a stavební povolení.

K R55 u Břeclavi

ZÚR dle § 36 odst. 3 stavebního zákona zpřesňují a rozvíjejí cíle a úkoly územního plánování v souladu s PÚR, která koordinuje tvorbu a aktualizaci ZÚR. PÚR je nástrojem územního plánování, nezbytným pro koordinaci územně plánovací činnosti krajů a koncepcí celorepublikového významu, vycházejících apodmiňovaných možnostmi území. PÚR určuje ve stanoveném období požadavky na konkretizaci úkolů územního plánování v republikových, přeshraničních a mezinárodních souvislostech, zejména s ohledem na udržitelný rozvoj území, a určuje strategii a základní podmínky pro naplňování těchto úkolů. Účelem PÚR je konkretizace v zákoně obecně formulovaných cílů a úkolů územního plánování s ohledem na souvislosti a problémy v území, které svým významem a dosahem překračují pravomoci jednotlivých krajů, ministerstev nebo jiných ústředních správních úřadů. Zásady se nemohou odchýlit od řešení závazně stanoveného PÚR (§ 31 odst. 4 stavebního zákona).

PÚR ČR 2008 v odstavci (109) kapitoly 5 „Koridory a plochy dopravní infrastruktury“ vymezila koridor pro rychlostní silnici R55 v úseku Olomouc – Přerov a dále Napajedla – Uherské Hradiště – Hodonín – Břeclav – hranice ČR (– Wien). Důvodem bylo zajištění kvalitativně vyšší úrovně obsluhy území s vysokou koncentrací sídel a obyvatel. Součástí TEN-T. Úkolem stanoveným pro ministerstva a jiné ústřední správní úřady bylo prověřit proveditelnost rozvojového záměru v úseku R55 Břeclav – st. hranice. V souvislosti s úkolem pro ministerstva a jiné ústřední správní orgány v článku (109) PÚR ČR 2008 lze aplikovat rozsudek NSS č. j. 8 Ao 5/2010 – 149 ze dne 24. února 2011 v bodě [79] kde soud došel k závěru, že se jedná o úkol pro ústřední správní úřad, který opatří relevantní územně plánovací podklady. Teprve kladným výsledkem takového prověření by vznikl podklad, který by při další aktualizaci PÚR ČR již umožnil uložit konkrétní úkol orgánům územního plánování.

V souvislosti s úkolem vyplývajícím z PÚR ČR 2008, která uložila MD v součinnosti s MŽP a krajem Jihomoravským v čl. (109) prověřit proveditelnost rozvojového záměru v úseku R55 Břeclav – st. hranice, nechalo v roce 2008 Ministerstvo dopravy zpracovat „Vyhledávací studii rychlostní silnice R55 Břeclav (D2) – hranice ČR / Rakousko“ a následně „Komparativní studii R52 Pohořelice – Mikulov – hranice ČR / Rakousko a R55 Břeclav (D2) – hranice ČR / Rakousko“, která porovnávala dopravní, ekonomické a ekologické parametry variant kapacitního spojení Brno – Vídeň. Výsledek prověřování byl promítnut do Usnesení vlády ČR č. 713/2010, kterým je odsouhlaseno propojení rychlostní silnice R52 s dálnicí A5 na území Rakouské republiky na česko – rakouské státní hranici mezi městy Mikulov a Drasenhofen a je potvrzeno vybudování obchvatu Břeclavi silnicí I. třídy ve dvoupruhovém uspořádání.

Na základě provedené revize evropské dopravní sítě byla R52 potvrzena v síti TEN-T. Ministerstvo dopravy a Ministerstvo životního prostředí odsouhlasilo splnění úkolu v čl. (109) a v Aktualizaci č. 1 PÚR ČR byl nahrazen text „Břeclav – hranice ČR (– Wien)“ textem „D2“. Z uvedeného vyplývá, že KrÚ JMK při zpracování a projednání Návrhu ZÚR JMK nepochybil a postupoval v souladu, jak s PÚR ČR 2008 tak s PÚR ČR ve znění Aktualizace č. 1.

4. námitka, požadující, aby bylo napraveno pochybení při pořizování ZÚR a při schvalování Aktualizace Politiky územního rozvoje (PÚR), **se zamítá**.

Odůvodnění:

Nejvyšší správní soud rozsudkem č. 8 Ao 5/2010-149 ze dne 24. února 2011 potvrdil oprávněnost uvedení varianty rychlostní silnice R43 směrem na Moravskou Třebovou v ZÚR Pardubického kraje. V rozsudku mimo jiné NSS uvedl cit.: „ Z textu PÚR 2008 jednoznačně nevyplývá, že by se vláda chtěla odchýlit od již dříve sledovaného koridoru ... článek 121 PÚR 2008 stanovil úkol pouze pro MD, neupravoval však sám dvě varianty vedení koridoru R43, které by měly vliv na územní plánování ... doplnění názvu „Svitavy“ do bodu 121 PÚR 2008 je třeba interpretovat tak, že tu jde o úkol pro ústřední správní úřady (konkrétně pro MD), aby v součinnosti s MŽP a oběma dotčenými kraji byly k prověření možnosti směřování koridoru na Svitavy (neboť směřování na Moravskou Třebovou bylo prověřeno již v minulosti a také se stalo součástí dřívější převzaté územně plánovací dokumentace) opatřeny relevantní územně plánovací podklady. Teprve kladným výsledkem takového prověření by vznikl podklad, který by při další aktualizaci PÚR již umožnil uložit konkrétní úkol orgánům územního plánování...“

V souvislosti s úkolem vyplývajícím z PÚR ČR 2008, která ukládala MD v součinnosti s MŽP a dotčenými kraji v čl. (121) prověřit možnosti připojení R43 v prostoru Svitavy, zajistilo ŘSD z pověření MD zpracování vyhledávací studie „Rychlostní silnice R43 Černá Hora (Svitávka) – Svitavy (Litomyšl) R35“. Studie byla projednávána v období červen až srpen 2010 se zástupci MŽP, příslušných odborů Jihomoravského kraje, Pardubického kraje, Brněnskými vodárny a kanalizacemi a s obcemi, kterých se dotýkalo vedení navrhovaných variant směrem na Svitavy. K výsledkům této studie se zástupci MŽP a MD na jednání dne 16. 09. 2010 dohodli, že vyhledávací

studie prokazuje nevýhodnost navržené trasy R43 ve směru na Svitavy a odsouhlasili, aby nadále byla sledována varianta vedená směrem k připojení na R35 v prostoru Starého Města u Moravské Třebové. Bylo doporučeno řešení, které projednaly dotčené orgány MD a MŽP a jejich dohodu následně potvrdilo MMR souhlasem ke splnění úkolu PÚR ČR 2008. Uvedené závěry byly potvrzeny rovněž rozsudkem Nejvyššího správního soudu č. 1 Ao 7/2011-526 ze dne 21. června 2012 k ZÚR JMK v článcích [320] a [321].

Návrh koridoru dálnice D43 směrem na Moravskou Třebovou v návrhu ZÚR JMK je plně v souladu s Aktualizací č. 1 PÚR ČR a současně koordinován s navazujícím úsekem v Pardubickém kraji dle ZÚR Pardubického kraje vydaných dne 29.04.2010.

K variantě na Svitavy dodáváme, že má zásadní problémy s vedením na území Pardubického kraje. Zásadním střetem s životním prostředím je průchod přes II. ochranné pásmo březovského vodního zdroje, sloužícího pro zásobování města Brna. Dále trasa zasahuje do dobývacího prostoru výhradního ložiska Březinka. Výsledky vyhledávací studie „Rychlostní silnice R43 Černá Hora (Svitávka) – Svitavy (Litomyšl) R35“ jsou známy od roku 2010 a slouží jako negativní průkaz řešení varianty R43 Brno – Svitavy.

Návrh ZÚR JMK tak v daném úseku navrhl řešení dálnice D43 invariantně v souladu s výše uvedenými závěry. Z uvedeného vyplývá, že KrÚ JMK při zpracování a projednání Návrhu ZÚR JMK nepochybil a postupoval v souladu, jak s PÚR ČR 2008 tak s Aktualizací č. 1 PÚR ČR.

K nevymezení koridoru kapacitní silnice R55 tvořící obchvat Břeclavi viz vypořádání připomínky výše k bodu 3 podání.

K výhradám vůči aktualizaci PÚR ČR konstatujeme, že Aktualizace č. 1 PÚR ČR je platným dokumentem, který je pořizovatel povinen respektovat, jak mu ukládá stavební zákon v § 31 odst. 4 (cit.: „Politika územního rozvoje je závazná pro pořizování a vydávání zásad územního rozvoje, územních plánů, regulačních plánů a pro rozhodování v území“).

Pořadí	N 45	Datum	16.06.2016	KEVIS kód	–	Č. j.	JMK 94384/2016
Zástupce veřejnosti (identifikační údaje)		titul, jméno, příjmení: datum narození:		Mgr. et Ing. Pavel Kolmačka anonymizováno			
Adresa / sídlo		anonymizováno					
Téma		Doprava silniční					
Téma – jiné		Procesní					
Námítky							
1. <u>Požadujeme vypustit dálnici D43 v trase Chrudichromy – Sudice – severní hranice JMK</u>							
<u>Odůvodnění:</u>							
Dálnice D43 se má stát součástí transevropské silniční sítě TEN-T, což znamená, že je to komunikace určená pro mezinárodní dálkovou nákladní a osobní dopravu. Vedení kamionové dopravy v blízkosti obcí v úseku D43 od Chrudichrom přes Sudice po severní hranici JM kraje by mělo nepochybně za následek zhoršení kvality života, zvýšení hlukové zátěže a znečištění ovzduší ve všech těchto obcích, přičemž nelze vyloučit, že by zde docházelo k překračování zákonných hygienických limitu. Územní studie pro R43 v úseku Chrudichromy Sudice (objednaná z JMK) navrhuje pouze kosmetické úpravy a neřeší klíčovou otázku prašnosti z dálnice.							
2. <u>Požadujeme, aby trasování D43 bylo prověřeno s uvažováním všech známých variant</u>							
<u>Odůvodnění:</u>							
V ZÚR 2011 , které byly zrušeny rozsudkem Nejvyššího správního soudu v červnu 2011 a kde žalobcem byly i obce Sudice a Chrudichromy, byl koridor pro R43 severně od Černé Hory posuzován ve <u>třech variantách</u> . V roce 2015 byla obcemi JMK kraji předána studie (ing. Strnad a firma Nýdrle, 2014) s <u>ukončením R43 u Skalice nad Svitavou</u> a také i autorizovaný projekt dokládající <u>ukončení R43 na kruhovém objezdu u Skalice nad Svitavou</u> (ing. Kalčík. 2015), a to i s přímým napojením do Boskovic a navrženým obchvatem							

Sebranic. V předkládaném Návrhu ZÚR bylo bez odůvodnění rezignováno na posuzování všech těchto známých variant. To je nepochybně protizákonný postup, což musí být napraveno.

3. **Požadujeme, aby trasování D43 bylo prověřeno jako celek**

Odůvodnění:

Ministerstvo životního prostředí protestovalo proti neposouzení D43 v úseku okolo Brna společně s navazujícím úsekem od Kuřimi k severu. JMK nesprávně reagoval tím, že uměle rozdělil D43 na úsek od dálnice D1 po Lysice a úsek od Lysic k severu. Toto je jen opakování pochybení, na které upozornilo MŽP. Požadujeme, aby se D43 posuzovala jako celek a ne salámovou metodou, a to dokonce po nefunkčních úsecích.

4. **Požadujeme, aby bylo napraveno pochybení při schvalování Aktualizace Politiky územního rozvoje (PÚR)**

Odůvodnění:

V PÚR ČR {platné ke dni zveřejnění Návrhu ZÚR veřejnou vyhláškou ze dne 23. 3. 2015) bylo zahrnuto vymezení R43 s odkazem jak na Svitavy, tak i na Moravskou Třebovou. Toto bylo v Návrhu ZÚR z roku 2015 nesprávně ignorováno. V Aktualizaci PÚR schválené až následně (tj. 15. 4. 2015) byl odkaz na Svitavy vypuštěn bez plnohodnotného a situaci v území odrážejícího odůvodnění. To je nepochybně protizákonný postup. Změna dle Aktualizace PÚR je podstatnou změnou a proto měl být projednána změna Zadání ZÚR Zastupitelstvem JMK. To se nestalo.

Vyhodnocení námitek

Z hlediska věcného obsahu byly v předmětném podání formulovány celkem čtyři samostatné námitky s odůvodněním. Z textu podání vyplývá, že námitky se vztahují k území všech obcí, které jsou dotčeny koridorem dálnice D43.

1. námitka, požadujeme vypustit dálnici D43 v trase Chrudichromy – Sudice – severní hranice JMK, se zamítá.

Odůvodnění:

Je nepochybné, že dopravní stavby (obzvláště ty vyšší kategorie), s sebou přinášejí vedle pozitiv (lepší dopravní parametry a dostupnost) také negativní vlivy na životní prostředí a na zdraví občanů, ať již jsou vedeny v jakékoliv trase. Vzhledem k hustotě osídlení v naší zemi, geomorfologickým podmínkám a dalším limitujícím faktorům je prakticky nemožné (při zajištění smysluplné dopravní účinnosti) vést silnice mimo kontakt se stávajícím osídlením (resp. zcela bez vlivů na sídla a jejich obyvatele). Kritéria pro plánování dopravních tras jsou přitom multidisciplinárního charakteru, neboť musí být zváženy a zohledněny nejrůznější aspekty, nejen vlivy na životní prostředí a zdraví občanů. K problematice zátěže území v rámci územního plánování uvedl Nejvyšší správní soud ve svém rozsudku č. j. 6 Ao 6/2010 – 62 ze dne 02.02.2011 že „... v procesu územního plánování není nikdy možné zajistit rozvoj ku prospěchu všech za současné záruky dosavadních standardů života pro všechny, kterých se územní plány týkají. V procesu územního plánování dochází k vážení řady zájmů soukromých i veřejných a výsledkem pak musí být rozhodnutí o upřednostnění některých zájmů před jinými při zachování právem předvídané proporcionality a ochrany základních práv před svévolnými a excesivními zásahy. Obecné rozhodnutí o distribuci zátěže v rámci určitého území při zachování výše zmíněných zásad je politickou diskrecí konkrétního zastupitelského orgánu územní samosprávy a vyjadřuje realizaci práva na samosprávu konkrétního územního celku.“

Posouzení záměru z hlediska dopadů na životní prostředí (tedy i hlukové zátěže, znečištění ovzduší a dalších aspektů zmíněných v námitce) je obsaženo ve “Vyhodnocení vlivů ZÚR JMK na životní prostředí” (tzv. SEA). Dokumentace SEA vyhodnotila přípustnost či nepřípustnost jednotlivých záměrů z hlediska vlivů na životní prostředí a z hlediska vlivů na lidské zdraví. Sledované položky (mj. ovzduší, obyvatelstvo, lidské zdraví) v sobě zahrnují i hodnocení potenciálních negativních vlivů uvedených v námitce.

K dálnici D43 v úseku Sebranice – Velké Opatovice – hranice kraje DS03) je vyhodnocení uvedeno zejména v kap. A.6.9. „Souhrnné vyhodnocení vlivů ploch a koridorů na sledované složky životního prostředí“ dokumentace SEA (od str. 180) a v příloze 2 dokumentace SEA „Hodnocení záměrů“ se závěrem, že využití koridoru DS03 je možné za předpokladu uplatnění navržených opatření SEA (opatření k vyloučení, snížení, zmírnění nebo kompenzaci negativních vlivů), které jsou uvedeny v příloze 2 dokumentace SEA „Hodnocení záměrů“.

Územní studie pořízená Jihomoravským krajem „Územní studie silnice R43 v úseku Svitávka – Sudice, 2. etapa“ (AF City Plan, s. r. o., 03/2014) prověřila a upřesnila variantní průchod trasy a vymezení koridoru R43 (D43) v úseku Svitávka – Sudice, a to s ohledem na požadavky obcí Chrudichromy a Sudice na zmenšení vlivu dopravy na zastavěná území obcí. Studie obsahuje také posouzení variant z hlediska vlivu na životní prostředí, hlukového a imisního zatížení obcí. Všechny varianty jsou ze sledovaných hledisek přípustné, v některých případech za předpokladu, že v dalším stupni projektové přípravy záměru budou navržena opatření k vyloučení, snížení, zmírnění nebo kompenzaci negativních vlivů (např. protihluková opatření). Na základě prověření variant, včetně vyhodnocení jejich vlivů na životní prostředí, studie vymezila společný koridor pro tři varianty R43 včetně alternativního řešení mimoúrovňové křižovatky (MÚK) Sebranice jako podklad pro zapracování do ZÚR JMK.

Ve vztahu k možnosti překračování zákonných hygienických limitů lze dodat, že hlediska ochrany veřejného zdraví nelze při realizaci záměru připustit nesplnění požadavku právních předpisů na úseku ochrany veřejného zdraví, a to s přihlédnutím k závěrům posouzení vlivu na životní prostředí a veřejné zdraví v rámci řízení dle ustanovení § 4 až § 10 zákona č. 100/2001 Sb. Základním předpokladem souhlasu orgánu ochrany veřejného zdraví v předrealizačních fázích (resp. v rámci schvalovacích řízení pro konkrétní záměry) je předložení důkazů o reálném předpokladu dodržení požadavku stanovených právními předpisy na úseku ochrany veřejného zdraví.

K zákonným limitům znečištění ovzduší Nejvyšší správní soud v rozsudku 1 Ao 7/2011 – 526 ze dne 21. června 2012 (rozsudek k ZÚR JMK) v článku (102) uvádí, že cit.: „posuzování imisních limitů znečištění ovzduší a nejvyšších přípustných hodnot hluku stanovených příslušnými prováděcími předpisy má své místo v územním řízení, v rámci realizace konkrétního záměru. NSS dále „územní řízení označuje za jeden z nejdůležitějších momentů, v němž se velmi rigorózně (prostřednictvím závazných veřejnoprávních limitů) projevuje princip přípustné míry znečišťování životního prostředí, podle něž území nesmí být zatěžováno lidskou činností nad míru únosného zatížení.“

2. námitka požadujeme, aby trasování D43 bylo prověřeno s uvážením všech známých variant, **se zamítá.**

Odůvodnění:

Dálnice D43 je v Návrhu ZÚR JMK vymezena v úseku Sebranice – Velké Opatovice – hranice kraje (DS03) invariantně, a to ve směru na Moravskou Třebovou. K požadavku na posuzování všech známých variant dálnice D43 uvádíme, že variantní trasy posuzované v rámci pořizování ZÚR JMK 2011 (jako trasy kapacitní silnice R43) byly variantami směřujícími na Svitavy, které z důvodů uvedených níže (ve vyhodnocení námítky č. 4) nelze dále sledovat. Návrh koridoru dálnice D43 směrem na Moravskou Třebovou v návrhu ZÚR JMK je plně v souladu s Aktualizací č. 1 PÚR ČR a současně koordinován s navazujícím úsekem v Pardubickém kraji dle ZÚR Pardubického kraje vydaných dne 29.04.2010.

Podrobnější informace k historii prověřovaných variant a jejich relevantnosti jsou uvedeny v odůvodnění ZÚR v kapitole G.4.1. Dopravní infrastruktura (k předmětnému úseku konkrétně od str. 129).

Co se týče studií a dalších podkladů, jsou pouze pomocnými dokumenty, které slouží k prověřování jednotlivých záměrů. Jejich využití je na uvážení autorizovaných osob zpracovatele ZÚR JMK. V rámci zpracování návrhu ZÚR JMK projektant vyhodnotil předané podklady a zvážil možnosti jejich využití.

Studie „Obchvat tranzitní dopravy města Brna (koncepce návrhu)“ datovaná říjnem 2014 (Sdružení Strnad & Nýdrle) řeší primárně obchvat města Brna pro tranzitní dopravu. Dle textu „sekundárně předkládá návrh trasy R43 v aglomeraci města Brna, tj. v úseku MÚK Kuřim – MÚK Skalice (Svitávka) k diskuzi. Úsek mezi MÚK Skalice (Svitávka) a R35 není řešen.“ Ve studii je nicméně vysloven předpoklad, že „pokračování R43 k R35 za MÚK Skalice je možné ve dvou alternativách, a to ve směru na Staré Město a na Svitavy“. Směr na Svitavy však byl vypuštěn z Politiky územního rozvoje ČR její Aktualizací č. 1 a nemůže tedy být již dále sledován (důvody podrobněji uvedeny níže k námitce č. 4).

Návrh trasy R43 ve studii koresponduje s koridory vymezenými v ZÚR JMK pro dálnici D43 ve variantách „Optimalizovaná“ a „Bítýšská“. V úseku Kuřim – Skalice nad Svitavou se liší pouze lokalizace navržených křižovatek. Poloha mimoúrovňové křižovatky Lysice vyznačená v ZÚR JMK (na rozdíl od křižovatky Černá Hora navržené ve studii) byla upřesněna při zpracování studie „Rychlostní silnice R43 Kuřim – Svitávka“ (HBH Projekt, s. r. o., 2012). Tato poloha umožňující napojení na silnici I/43 s využitím stávající silnice II/376 bez nutnosti budování nového silničního přivaděče je v ZÚR JMK stabilizována. V úseku D1 – Kuřim se jedná o subvariantu s mimoúrovňovou křižovatkou severně od Kuřimi/jižně od Čebína a s napojením na variantu obchvatu Čebína,

kteřá se však liší od řešení silničního obchvatu II/385, pro který již probíhá povolovací proces ve fázi územního rozhodnutí.

Trasování silnice R43 v úseku D1 – Kuřim ve studii „Optimalizace trasy R43“ datované 03/2015 (Ing. Kalčík) obdobně odpovídá koridorům vymezenými v ZÚR JMK. Oproti studii Sdružení Strnad & Nýdrle sleduje i alternativní stopu varianty „Bítýšské“ západně od Veverské Bítýšky. V prostoru mezi Chudčicemi a Čebínem je na R43 napojena přeložka silnice II/385, která se stejně jako obdobně vedený variantní obchvat Čebína v případě studie Sdružení Strnad & Nýdrle liší od řešení silničního obchvatu II/385, pro který již probíhá povolovací proces ve fázi územního rozhodnutí. V úseku Kuřim – Skalice nad Svitavou (jak je uvedeno i v textové části studie datované 03/2015) cit.: „plně navazuje na předaný projekt trasování R43 z roku 2009, avšak rozšiřuje řešení k severu do místa, kde se protíná R43 a stávající I/43. Zde stávající studie ukončuje trasu R43 pomocí okružní křižovatky Skalice nad Svitavou podle nové autorizované studie „Obchvat tranzitní dopravy města Brna (koncepte návrhu)“, 2014 (zhotovitel Ing. Milan Strnad a Nýdrle – projekt. kancelář).“ Z projektu, na nějž studie dle uvedené citace „plně navazuje“, tj. „Optimalizace trasy R43 v úseku D1 – Kuřim – Černá Hora“ (Ing. Kalčík, 2009), pořízené Ministerstvem životního prostředí, vychází také vymezení koridoru pro variantu „Optimalizovanou MŽP“ v ZÚR JMK. Ve studii je odlišně řešena křižovatka u Lysic, z výše uvedeného důvodu však ZÚR JMK stabilizují mimoúrovňovou křižovatku v místě křížení koridoru D43 se silnicí II/376. Od tohoto křížení až po křižovatku u Skalice nad Svitavou je trasa R43 dle textu studie situována do původní polohy německé dálnice. Tato poloha odpovídá koridoru vymezenému v ZÚR JMK pro dálnici D43. Ve studii je dále uvedeno, cit. „V případě, že se v následujících dvou desetiletích nebude pokračovat, je ukončení trasy provedeno okružní křižovatkou. Z ní pokračují směry do Skalice nad Svitavou (III/37429), Boskovic (II/150) a na stávající I/43. Na napojení I/43 bude rovněž zřízena okružní křižovatka, kde bude začínat přeložka silnice I/19 směr Kunštát.“ Takové řešení je z hlediska ZÚR JMK neakceptovatelné, neboť by znamenalo rozpor s Aktualizací č. 1 PÚR ČR a záměr D43 by současně nebyl koordinován s navazujícím úsekem v Pardubickém kraji dle ZÚR Pardubického kraje vydaných dne 29.04.2010.

K otázce uvedených studií a problematice dělení záměrů na úseky lze závěrem konstatovat, že trasování silnice R43 v obou studiích koresponduje s koridory vymezenými pro dálnici D43 v ZÚR JMK, oproti ZÚR JMK liší se pouze řešení křižovatek. Tento rozdíl je v případě úseků vymezených v ZÚR JMK jako koridory územních rezerv irelevantní, neboť trasy dálnice budou včetně návazností na dopravní síť (a tedy i křižovatek) prověřovány v územní studii uložené v ZÚR JMK. Požadavek bude zohledněn v zadání územní studie „Územní studie nadřazené dálniční a silniční síť v jádrovém území OB3 Metropolitní rozvojové oblasti Brno“. Rozdělení záměrů na úseky zvolené pro účely zpracování ZÚR JMK je na odborném uvážení projektanta.

Podotýkáme, že ani jedna z uvedených studií neřeší silnici R43 (dálnici D43) v úseku, kterým je dotčeno katastrální území obce Chrudichromy.

K údajnému protizákonnému postupu, tj. neposuzování všech známých variant dálnice D43 doplňujeme, že otázkou povinnosti posuzovat varianty v návrhu ZÚR JMK se zabýval rozsudek Nejvyššího správního soudu č. 1 Ao 7/2011-526 ze dne 21. června 2012. V článku [131] a [132] rozsudku soud uvedl cit.: „...dle soudu neplyne povinnost zpracovatele koncepce (zásad územního rozvoje) předložit k posouzení vlivů na životní prostředí variantní návrh koncepce (event. návrh koncepce obsahující variantní řešení jednotlivých ploch a koridorů). Povinnost zpracovat varianty návrhu koncepce (event. návrh koncepce řešící variantně jednotlivé plochy a koridory) a nechat posoudit jejich vliv na životní prostředí může být stanovena dotčeným orgánem na úseku posuzování vlivů na životní prostředí. V procesu pořizování zásad územního rozvoje se konkrétně jedná o požadavek dotčeného orgánu na vyhodnocení vlivů uplatňování zásad územního rozvoje na podmínky udržitelného rozvoje v území dle § 187 odst. 4 stavebního zákona, který musí být převzat do zadání zásad územního rozvoje. Požadavek na zpracování návrhu zásad územního rozvoje ve variantách, a to ať již ve formě vícero variantních ucelených návrhů, nebo ve formě jediného návrhu obsahujícího variantní řešení jednotlivých ploch a koridorů, může být součástí schváleného zadání zásad územního rozvoje rovněž z podnětu samotného pořizovatele. Variantní návrh zásad územního rozvoje, event. návrh obsahující variantně řešené jednotlivé plochy a koridory se tedy zpracovává tehdy, jestliže tento požadavek obsahuje schválené zadání zásad.

[132] V těchto intencích je třeba vykládat i bod 5 a 6 přílohy stavebního zákona. Obsahem vyhodnocení vlivů zásad územního rozvoje na životní prostředí je zhodnocení variant tehdy, jestliže podle zadání zásad je pořizovatel povinen varianty zpracovat. Z těchto ustanovení rozhodně neplyne originární povinnost varianty zpracovat vždy. Ostatně Nejvyšší správní soud v rozsudku ze dne 7. 10. 2011, č. j. 6 Ao 5/2011 – 43, uvedl, že zákon neukládá povinnost u všech koridorů nadmístního významu plánovat tyto koridory ve variantách...

V zadání ZÚR JMK je požadováno zpracování variant pro plochy a koridory dopravní a technické infrastruktury,

silnice R43 (v souladu s novou právní úpravou nyní D43) je mezi vyjmenovanými záměry, které zejména mají být zpracovány ve variantách. V rámci projednání zadání ZÚR JMK stanovilo Ministerstvo životního prostředí, že posuzovány a zhodnoceny mají být všechny **relevantní** varianty dopravních koridorů (tedy nikoliv všechny známé varianty) s důrazem na zhodnocení dopadu jednotlivých variant na imisní situaci.

3. námitka, požadujeme, aby trasování D43 bylo prověřeno jako celek, **se zamítá**.

Odůvodnění:

Požizovatel ZÚR JMK zdůrazňuje, že formulace „*Ministerstvo životního prostředí protestovalo proti neposouzení D43 v úseku okolo Brna společně s navazujícím úsekem od Kuřimi k severu*“ neodpovídá skutečnosti. K vymezení kapacitní silnice R43 v návrhu ZÚR JMK se ministerstvo životního prostředí (dále jen „MŽP“) vyjádřilo dne 5. ledna 2016 ve stanovisku k návrhu ZÚR JMK podle zákona o posuzování vlivů na životní prostředí (dále jen „stanovisko SEA“). MŽP ve stanovisku SEA stanovilo v bodě 3) požadavek nevymezovat v ZÚR JMK koridor pro záměr R43 v úseku Kuřim – Lysice před vymezením koridoru pro záměr R43 v úseku D1 – Kuřim. V textu stanoviska k tomuto požadavku MŽP uvádí cit.: „*V požadavcích tohoto stanoviska se proto ukládá vymezit koridor pro záměr R43 jako celý komplex staveb, prověřených na základě zadané územní studie. Koridor pro záměr R43 v úseku Kuřim – Lysice může být v ZÚR JMK vymezen nejdříve po dořešení trasování koridoru pro záměr R43 v úseku D1 – Kuřim, neboť výběr jedné z variant trasování prvně uvedeného úseku předjímá řešení návaznosti záměru jižně od Kuřimi. Řešením tak může být převedení obou úseků záměru do územní rezervy v rámci aktuálních zásad a následně jejich zahrnutí do návrhové části urychleně zpracované aktualizace ZÚR JMK. V tomto smyslu je formulován požadavek 3) tohoto stanoviska.*“

Z uvedeného textu je evidentní, že ze strany MŽP se nejedná o údajný „protest“ či upozornění na pochybení. Podmínka MŽP nebyla směřována ani proti členění koridoru R43 na úseky, MŽP ve stanovisku pouze akcentovalo vzájemnou determinaci úseku Kuřim – Lysice a úseku jižně od Kuřimi a navrhlo způsob řešení. Řešení navržené MŽP, tj. „*převedení obou úseků záměru do územní rezervy v rámci aktuálních zásad*“ bylo zpracováno do ZÚR JMK. Oba úseky jsou současně zahrnuty v rozsahu územní studie, jejíž zpracování je uloženo Návrhem ZÚR JMK. Účelem „Územní studie nadřazené dálniční a silniční síť v jádrovém území OB3 Metropolitní rozvojové oblasti Brno“ je prověřit v územním detailu potřebnost a realizovatelnost vybraných záměrů navrhované koncepce silniční dopravy na území Jihomoravského kraje, jež byly vymezeny v podobě územních rezerv. Jedním z úkolů územní studie je (viz bod 438 textové části I. návrhu ZÚR JMK) „*prověřit varianty dálnice D43 v úseku dálnice D1 – Kuřim se zohledněním návazností na varianty D43 navazujícího úseku Kuřim – Lysice z hlediska dopravní účinnosti v celém systému silniční a komunikační sítě OB3 metropolitní rozvojové oblasti Brno a města Brna, územních nároků a v koordinaci s navazujícími záměry*“. Územní studie se stane podkladem pro následnou aktualizaci ZÚR JMK.

V uplatněné námitce není definováno, co je myšleno pod pojmem „salámová metoda“. Dle kontextu se lze domnívat, že se zřejmě jedná o rozdělení koridoru R43 na úseky. Silnice R43 (v souladu s novou právní úpravou nyní D43) je konkretizací záměru silničního propojení dálnice D1 a dálnice D35, který je ze své podstaty rozdělen již členěním České republiky dle krajů, další členění na úseky v rámci území Jihomoravského kraje pak logicky vychází z návazností na dopravní síť celého kraje, ze stupně podrobnosti existujících územně plánovacích podkladů a jiných dokumentů (např. hodnocení EIA), z existence variant a dalších okolností a není v rozporu se stavebním zákonem.

Možností vymezení jednotlivých koridorů a jejich dílčích úseků v ZÚR se zabýval rozsudek Nejvyššího správního soudu č. 1 Ao 7/2011-526 k ZÚR JMK ze dne 21. června 2012, a to v souvislosti s posouzením vlivů ZÚR na životní prostředí. V článku [218] rozsudku soud uvedl cit.: „*Navrhovatelé mají pravdu v tom, že posouzení vlivů ZÚR na životní prostředí je založeno na hodnocení jednotlivých koridorů (event. jejich dílčích úseků). Soud v tom však nespátňuje rozpor se zákonem. Ba naopak považuje takový postup za jediný možný, neboť pouze takto lze relativně podrobně posoudit vlivy jednotlivých záměrů, pro jejichž realizaci stanoví ZÚR předpoklady, a učinit rozhodnutí o výběru varianty. Posouzení musí být zaměřeno na vlivy všech ploch a koridorů obsažených v návrhu ZÚR, včetně jejich vzájemného ovlivňování. Koncepci jako celek lze totiž považovat za souhrn jednotlivých ploch a koridorů v jejich vzájemných souvislostech a interakci*“.

Řešení ZÚR JMK obsahuje pro jednotlivé záměry v rozsahu celého kraje jak úseky návrhové, tak úseky vymezené formou územních rezerv, včetně stanovené podmínky zpracování územní studie jako podkladu pro rozhodování o variantách. Toto řešení je řešením kompletním a je v souladu se stavebním zákonem a jeho prováděcími předpisy. Stanovení podmínky územní studie na složité území okolí města Brna je zvoleno proto, aby nástroji územního plánování bylo umožněno podrobnější prověření u dopravních záměrů v předmětném

území, pro které bude zpracována také hluková a rozptylová studie. Tímto pořizovatel ZÚR předchází vymezování variant záměrů, které by mohly být vyhodnoceny jako nerealizovatelné, resp. (veřejnoprávně) neproveditelné.

K vyslovenému názoru o „nefunkčnosti“ úseků dálnice D43 pořizovatel dále podotýká, že členění dálnice (resp. i dalších záměrů řešených v ZÚR JMK) na úseky zvolené pro účely zpracování ZÚR JMK a posouzení jejich vlivů na životní prostředí nelze ztotožňovat s případným budoucím členěním na realizační etapy (úseky) ve fázi podrobné projektové přípravy a vlastní realizace dálnice zaměřovat, kdy bude již na místě řešení návaznosti a provozní funkčnosti jednotlivých etap.

4. námitka, požadujeme, aby bylo napraveno pochybení při schvalování Aktualizace Politiky územního rozvoje (PÚR), **se zamítá**.

Odůvodnění:

Nejvyšší správní soud rozsudkem č. 8 Ao 5/2010-149 ze dne 24. února 2011 potvrdil oprávněnost uvedení varianty rychlostní silnice R43 směrem na Moravskou Třebovou v ZÚR Pardubického kraje. V rozsudku mimo jiné NSS uvedl cit.: „ Z textu PÚR 2008 jednoznačně nevyplyvá, že by se vláda chtěla odchýlit od již dříve sledovaného koridoru ... článek 121 PÚR 2008 stanovil úkol pouze pro MD, neupravoval však sám dvě varianty vedení koridoru R43, které by měly vliv na územní plánování ... doplnění názvu „Svitavy“ do bodu 121 PÚR 2008 je třeba interpretovat tak, že tu jde o úkol pro ústřední správní úřady (konkrétně pro MD), aby v součinnosti s MŽP a oběma dotčenými kraji byly k prověření možnosti směřování koridoru na Svitavy (neboť směřování na Moravskou Třebovou bylo prověřeno již v minulosti a také se stalo součástí dřívější převzaté územně plánovací dokumentace) opatřeny relevantní územně plánovací podklady. Teprve kladným výsledkem takového prověření by vznikl podklad, který by při další aktualizaci PÚR již umožnil uložit konkrétní úkol orgánům územního plánování...“

V souvislosti s úkolem vyplývajícím z PÚR ČR 2008, která ukládala MD v součinnosti s MŽP a dotčenými kraji v čl. (121) prověřit možnosti připojení R43 v prostoru Svitavy, zajistilo ŘSD z pověření MD zpracování vyhledávací studie „Rychlostní silnice R43 Černá Hora (Svitávka) – Svitavy (Litomyšl) R35“. Studie byla projednávána v období červen až srpen 2010 se zástupci MŽP, příslušných odborů Jihomoravského kraje, Pardubického kraje, Brněnskými vodárnami a kanalizacemi a s obcemi, kterých se dotýkalo vedení navrhovaných variant směrem na Svitavy. K výsledkům této studie se zástupci MŽP a MD na jednání dne 16.09.2010 dohodli, že vyhledávací studie prokazuje nevýhodnost navržené trasy R43 ve směru na Svitavy a odsouhlasili, aby nadále byla sledována varianta vedená směrem k připojení na R35 v prostoru Starého Města u Moravské Třebové. Bylo doporučeno řešení, které projednaly dotčené orgány MD a MŽP a jejich dohodu následně potvrdilo MMR souhlasem ke splnění úkolu PÚR ČR 2008. Uvedené závěry byly potvrzeny rovněž rozsudkem Nejvyššího správního soudu č. 1 Ao 7/2011-526 ze dne 21. června 2012 k ZÚR JMK v člancích [320] a [321].

Návrh koridoru dálnice D43 směrem na Moravskou Třebovou v návrhu ZÚR JMK je plně v souladu s Aktualizací č. 1 PÚR ČR a současně koordinován s navazujícím úsekem v Pardubickém kraji dle ZÚR Pardubického kraje vydaných dne 29.04.2010.

K variantě na Svitavy dodáváme, že má zásadní problémy s vedením na území Pardubického kraje. Zásadním střetem s životním prostředím je průchod přes II. ochranné pásmo březovského vodního zdroje, sloužícího pro zásobování města Brna. Dále trasa zasahuje do dobývacího prostoru výhradního ložiska Březinka. Výsledky vyhledávací studie „Rychlostní silnice R43 Černá Hora (Svitávka) – Svitavy (Litomyšl) R35“ jsou známy od roku 2010 a slouží jako negativní průkaz řešení varianty R43 Brno – Svitavy.

Návrh ZÚR JMK tak v daném úseku navrhl řešení dálnice D43 invariantně v souladu s výše uvedenými závěry. Z uvedeného vyplývá, že KrÚ JMK při zpracování a projednání Návrhu ZÚR JMK nepochybil a postupoval v souladu, jak s PÚR ČR 2008 tak s Aktualizací č. 1 PÚR ČR.

K požadavku na změnu Zadání ZÚR JMK v souvislosti s aktualizací PÚR ČR citujeme z rozsudku Nejvyššího správního soudu č. 1 Ao 7/2011-526 ze dne 21. června 2012 (rozsudek k ZÚR JMK) bod [252] cit.: „Proces pořizování územně plánovací dokumentace je dynamický, obsah návrhu dokumentace se proměňuje v čase tak, jak tento proces prochází jednotlivými fázemi. Ze stavebního zákona nelze dovodit příkaz, aby návrh zásad územního rozvoje byl identický s obsahem schváleného zadání, nýbrž toliko pokyn, aby návrh ze schváleného zadání vycházel...“

V návrhu Zadání ZÚR JMK je uvedeno cit.: „Zpřesnit koridor R43 v trase Brno – Svitavy / Moravská Třebová

(E461) vymezený v PÚR.“ Což předložený návrh ZÚR JMK splňuje.

K výhradám vůči aktualizaci PÚR ČR konstatujeme, že Aktualizace č. 1 PÚR ČR je platným dokumentem, který je pořizovatel povinen respektovat, jak mu ukládá stavební zákon v § 31 odst. 4 (cit.: „Politika územního rozvoje je závazná pro pořizování a vydávání zásad územního rozvoje, územních plánů, regulačních plánů a pro rozhodování v území“).

Pořadí	N 46	Datum	15.06.2016	KEVIS kód	–	Č. j.	JMK 93661/2016
Zástupce veřejnosti (identifikační údaje)		titul, jméno, příjmení: datum narození:		Barbora Tobolová anonymizováno			
Adresa / sídlo		anonymizováno					
Téma		Doprava silniční					
Téma – jiné							

Námítky

Nesouhlasíme s nijak neodůvodnitelným, nekoncepčním a nekomplexním řešením trasování R43 v tzv. Hitlerově trase a to pouze mezi městečkem Jevíčko a obcí Čebín bez napojení na Brněnskou aglomeraci a D1. **JMK se v předkládaném návrhu ZÚR vyhnul řešení dopravy v okruhu 20 km od Brna, neřeší nutný obchvat Brna a neřeší vůbec napojení jím navrhovaných variant R43 na Brno a D1 s tím, že toto bude řešeno dodatečně.** Bez řádného zpracování celkové koncepce dopravy v druhé největší sídelní aglomeraci v ČR (Brno a Okres Brno-venkov) včetně řádného posouzení dopadů na životní prostředí při dodržení naší a evropské legislativy je snaha JmK o budování R43 trase „odnikud-nikam“ do prostoru Čebína s napojením na stávající přetíženou komunikaci vedoucí přes město Kuřim nesmyslná. Požadujeme, koncepční řešení dopravy v JmK ze severní strany na Brno obchvatem Brna a napojením na D1. Upřednostňujeme variantu „optimalizovanou“.

1. Neakceptovatelnost zahrnutí dálnice D43 od Lysic po dálnici D1 formou územní rezervy (neakceptovatelnost nedořešení ZÚR JMK)

O konečném koridoru dálnice D43 nemá být v ZÚR rozhodnuto a je zde pouze systém několika územních rezerv. Pro tento postup schází v návrhu ZÚR uspokojivé odůvodnění stejně tak jako pro návrh nedořešit územní plánování v nejvíce kritické části kraje – v 50 obcích brněnské aglomerace. Je neakceptovatelné odložit dokončení ZÚR pro celé území JMK až doby za další cca 3-4 roky s tím, že nejprve bude pořizována územní studie pro celé jádro kraje. Není objasněno, jak je možné, že v roce 2011 kraj o D43 v ZÚR rozhodoval a nyní, tj. o pět let později, rozhodnout nemůže. Je nepřijatelné, že po 16 letech existence kraje je dořešení ZÚR odkládáno o další cca 4 roky a že rozhodování o trase D43 má tedy trvat minimálně 20 let. Takový odklad bude mít nejen negativní vliv na obyvatele JMK, ale povede ke ztrátě Evropských dotací z „Operačního programu Doprava“ (s možným čerpáním pouze do roku 2023). Nedokončení ZÚR tedy znemožňuje zahájení realizace D43 minimálně do roku 2024. Požaduje se dopracování ZÚR tak, aby byl definitivně vymezen celý logicky provozovatelný úsek od dálnice D1 po Boskovice.

2. Územní rezerva pro D43 ve variantě „německá“ neměla nikdy být navržena a je ji třeba ze ZÚR vypustit

Územní rezervy se sice podle stavebního zákona neposuzují z hlediska dopadů na veřejné zdraví a na životní prostředí, ale i tak vymezování územních rezerv pro páteřní komunikace musí vždy vycházet z takového profesionálního přístupu, že územní rezerva smí být vymezena pouze v takovém koridoru, kde odborníkovi není známa žádná zásadní překážka k realizaci výstavby předmětné komunikace.

Z tohoto hlediska územní rezerva pro D43 v trase „Německé“ neměla nikdy být v návrhu ZÚR zakreslena, neboť i neoborníkovi je na první pohled zřejmé, že realizace komunikace D43 v této trase prakticky není možná. Požaduje se tedy úprava ZÚR.

Je naprosto nepochybné, že kondor varianty „Německé“ uvažovaný před 75 lety je nepoužitelný i proto, že za toto velmi dlouhé období došlo v území k podstatným změnám a že ze zákona byla posílena ochrana jak obyvatel, tak i přírody, což nelze ignorovat.

V současné době jsou obce Malhostovice a Drásov prakticky srostlé a není zde tedy prostor pro umístění

transevropské dálniční komunikace D43 systému TEN-T. Do stejné situace se D43 dostává v blízkosti obcí Všechnovice a Skalička. V oblasti Malé Lhoty projektant prakticky zachoval těleso v trase navrhované v předválečných letech, ale nevzal v úvahu, že zde již dnes výstavba rodinných domků dosáhla vzdálenosti cca 70 metrů od plánované D43. Podobný problém je i v Černé Hoře, kde je též rozsáhlá nová výstavba. Varianta „Optimalizovaná“ je zde vedena významně dále od této obytné výstavby než varianta „Německá“. Ani jedna z těchto mnoha nově urbanizovaných oblastí není zakreslena v mapových podkladech použitých pro Návrh ZÚR.

„Německá“ varianta velmi nešťastně zasahuje i do prostoru evropsky chráněných lokalit Natura 2000 v prostoru Malhostovických kopečků. Jejich hodnota z hlediska přírody a z hlediska jejich umístění v krajině by byla realizací D43 v „Německé“ trase prakticky zlikvidována.

Stejná situace na trase „Německé“ varianty je i v katastru obce Lubě, kde se nachází přírodní památka Krkatá bába. Tomuto útvaru předválečný projektant věnoval zvýšenou pozornost a alespoň v tomto prostoru navrhovaná tělesa komunikace rozdělil.

V současném stavu je těleso D43 navrhováno zcela necitlivě s protnutím přírodní památky a její hodnota jako součást velmi cenné krajiny se tak prakticky vytrácí.

3. Neakceptovatelnost odkládání dořešení ZÚR JMK s ohledem na nepříjemné životní podmínky v okolí stávající silnice I/43 v situaci, kdy existuje kvalitní trasování D43 (tzv. „Optimalizovaná“ varianta)

Oddálení vymezení koridoru D43 o minimálně 4 roky je nepříjemné, neboť občané rady obcí, včetně Lipůvky a Lažan, jsou dlouhodobě vystaveni nadměrné zátěži průchodem stávající komunikace I/43 urbanizovaným územím obce. Požaduje se definitivní vymezení koridoru D43 v ZÚR.

ZÚR nenaplnily svůj základní úkol, který byl od nich očekáván, tedy zbavení těchto obcí dopravní zátěže, a to přesto, že je k dispozici autorizovaný projekt tzv. „Optimalizované“ varianty D43 navrhující kvalitní obchvaty obcí.

Tato „Optimalizovaná“ varianta D43 je také kvalitním severním obchvatem Kuřimi, a tedy by umožnila odvést podstatnou část tranzitní dopravy z prostoru Kuřimi. Oddálení rozhodnutí o trase D43 o cca 4 roky také znamená, že občané Kuřimi budou minimálně o 4 roky déle zbytečně zatěžováni.

„Optimalizovaná“ varianta D43 je jedinou známou variantou, která umožňuje komplexně dořešit vedení dopravy ze tří směrů, a to od Blanska, Černé hory a Tišnova, a tím umožňuje důsledné oddělení dopravy tranzitní vzhledem ke Kuřimi a Brnu a dopravy cílové do města Brna. Tranzitní doprava se zachycuje již severně od Kuřimi a je odvedena nejkratší cestou k dálnici D1, tedy nezatěžuje ani Kuřim ani Brno. Vybudování „Optimalizované“ varianty D43 (tj. vybudování nové trasy zejména pro tranzitní dopravu) současně umožňuje k důsledné ochraně Kuřimi a Brna aplikovat dopravně technická opatření, např. vyloučit tranzitní, zejména nákladní, dopravu z tohoto území, a to i s použitím dopravního značení.

4. Nesprávné rozdělování D43 na nelogické a samostatně neprovozovatelné úseky

Ve stanovisku k posuzování vlivů na veřejné zdraví a na životní prostředí (Stanovisko SEA) vydaného Ministerstvem životního prostředí v lednu 2016 mělo Ministerstvo závažné námitky proti postupu, kdy část koridoru D43 byla dána do územní rezervy (úsek od dálnice D1 po Kuřim) přičemž v navazující oblasti severně od Kuřimi bylo navrhováno o D43 rozhodnout. MŽP požadovalo D43 nedělit na úseky a posoudit D43 jako celek. Kraj této námitce vyhověl.

Na severu MŽP sice explicitně zmínilo obec Lysice, nicméně je nepochybně nesprávné dělit řízení o D43 v ZÚR jakkoliv na nelogicky vytyčené a samostatně neprovozovatelné úseky.

Logickým úsekem tedy není kraťoučkový úsek D43 od Lysic po Boskovice ani úsek od Boskovic po Jevíčko, kde je dnes pouhá komunikace II. třídy (a tato komunikace kapacitně dostačuje, je nutné jen dořešit obchvaty obcí).

Požadujeme proto, aby byla napravena nově vzniklá chybná situace, tj. že hranice mezi územními rezervami a definitivně navrhovaným koridorem D43 je nesmyslně v polích pod Lysicemi.

Požaduje se proto vyřešit D43 v celém logickém úseku od dálnice D1 po oblast Boskovicka.

V projektu ing. Kalčíka z roku 2015 je správně navrhována D43 od dálnice D1 až po křížení s dnešní I/43 u Skalce nad Svitavou (a zde s přímým napojením Boskovic po silnici II/150).

Následná trasa od tohoto zakončení dále k severu by měla být projednána při nápravě dosavadního pořízování

ZÚR, a to ve variantách, kde bude zahrnuta jak varianta D43 na Svitavy, tak i varianta, kde se D43 u Skalice nad Svitavou ukončí a doprava se rozdělí na silnice I. a II. třídy ve směru na Kunštát, Svitavy, Jevíčko a Boskovice.

Vedení D43 trase na Jevíčko postrádá jakékoliv odůvodnění, neb nahrazovat zde existující a kapacitně vyhovující silnici II. třídy dálnicí je naprosto nepřiměřené.

5. Nesprávné vyhodnocení varianty Optimalizované vyhodnocení vlivů (SEA)

Vyhodnocení varianty „Optimalizované“ bylo v celém procesu pořizování ZÚR nesprávné. V provedeném posouzení SEA zveřejněném v květnu 2015 bylo naprosto nesprávně tvrzeno, že rozdíly mezi variantou „Optimalizovanou“ a variantou „Německou“ jsou malé. Toto je zcela v rozporu s realitou, neboť za malý rozdíl se nedá např. pokládat situace, kdy v jednom případě je koridor transevropské komunikace TEN-T určené pro dálkovou tranzitní dopravu napříč Evropou **veden pouhé desítky metrů od obytných budov** a v druhém případě je **veden ve vzdálenosti cca půl kilometru a dále od okraje obce**.

Je naprosto zřejmé, že „Optimalizovaná“ varianta D43 se sídelním útvarům striktně vyhýbá, zatímco varianta „Německá“ tak nečiní, a tedy má významné negativní vlivy na obce. Lze poukázat např. na porovnání situace, kdy **varianta „Německá“ je v těsném kontaktu s obytnou zástavbou** obcí Malhostovice a Drásov, což je v příkrém kontrastu s **kvalitně navrženou variantou „Optimalizovanou“, která je navržena cca 1 km od obce Lipůvka**.

Na tuto skutečnost bylo již upozorňováno v roce 2015, ale toto bylo ignorováno. Požaduje se tedy náprava ZÚR a nové projednání ZÚR. Je současně požadováno takové vymezení návrhového koridoru D43 od dálnice D1 až po Lysice, které bude provedeno na základě řádného hodnocení vlivů ne veřejné zdraví.

Územím dotčeným připomínkou je území všech obcí, které jsou dotčeny chybně navrhovanou „německou“ trasou D43, včetně obcí Kuřim, Čebín, Drásov, Malhostovice, Skalička, Všechnovice, Lubě, Hluboké Dvory a Malá Lhota a obce dotčené neřešením D43, tj. např. Lipůvka, Lažany a Kuřim.

Vyhodnocení námitek

Úvodní „text námítky“ (bez číslování) napadá údajně chybějící koncepční řešení dopravy v Jihomoravském kraji, v detailu pak „nekonceptní a nekomplexní“ řešení trasování dálnice R43, a řádnost posouzení dopadů na životní prostředí. Z kontextu jednotlivých námitek lze usuzovat, že důvodem pro prezentované názory je vymezení některých záměrů v ZÚR JMK formou územní rezervy a stanovení podmínky zpracování územní studie v jádrovém území kraje. Teze úvodního textu jsou rozvedeny v obsahu jednotlivých číslovaných námitek, jejichž vyhodnocení uvádíme níže.

Námítka č. 1: Neakceptovatelnost zahrnutí dálnice D43 od Lysic po dálnici D1 formou územní rezervy (neakceptovatelnost nedořešení ZÚR JMK), **se zamítá**.

Odůvodnění:

Pořizovatel ZÚR JMK zdůrazňuje, že návrhem ZÚR JMK je řešeno celé území kraje včetně jeho centrální části, kterou je OB3 Metropolitní rozvojová oblast Brno, vymezená Politikou územního rozvoje ČR. Návrh ZÚR JMK obsahuje mimo jiné řešení celé páteřní silniční infrastruktury. Koncepce dopravy Jihomoravského kraje obsažená v ZÚR JMK je výsledkem komplexního posouzení potenciálu území a zhodnocení koncepčních scénářů uspořádání silniční sítě v Jihomoravském kraji, včetně zhodnocení výhledového zatížení silniční sítě v jednotlivých koncepčních scénářích (tzv. dopravní model), které byly modelovány pro potřeby posouzení jejich účinnosti, dopadů do území, nároků a přínosů pro rozvoj území kraje. V souladu se stavebním zákonem a zadáním jsou v ZÚR JMK vymezeny pro dopravní a technickou infrastrukturu plochy a koridory návrhové (veřejně prospěšné stavby) a územní rezervy.

Stavební zákon v § 36 odst. 2 umožňuje v zásadách územního rozvoje uložit prověření vybraných ploch a koridorů územní studií. Zadání ZÚR JMK v bodě 15. uložilo projektantovi vyhodnotit potřebu uložení územní studie. V průběhu pořizování současných ZÚR vyhodnotil projektant ve vztahu k území Metropolitní rozvojové oblasti Brno OB3 všechny dostupné podklady a dospěl k závěru, že je účelné a nezbytné uložit zpracování územní studie. Cílem územní studie je prověřit v územním detailu potřebnost a realizovatelnost vybraných záměrů navrhované koncepce silniční dopravy na území Jihomoravského kraje, jež byly vymezeny v podobě územních rezerv. Podrobné odůvodnění závěru je uvedeno v Odůvodnění Návrhu ZÚR JMK v kapitole G.9. (k bodu 438).

K uvedenému doplňujeme, že Aktualizací č. 1 PÚR ČR je stanoven úkol pro Metropolitní rozvojovou oblast Brno

– pořídit územní studii řešící zejména vazby veřejné infrastruktury. Návrhem ZÚR JMK uložená „Územní studie nadřazené dálniční a silniční síť v jádrovém území OB3 Metropolitní rozvojové oblasti Brno“ tak plní úkol stanovený Jihomoravskému kraji PÚR ČR.

MŽP vydalo k návrhu ZÚR JMK stanovisko podle § 10g zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí a o změně některých souvisejících zákonů ve znění pozdějších předpisů (stanovisko SEA) dne 05.01.2016. K územní studii MŽP ve stanovisku uvedlo cit.: „Návrh ZÚR JMK obsahuje řadu záměrů s potenciálem přispět ke zlepšení kvality ovzduší (zkvalitnění a zkapacitnění veřejné dopravy [nové terminály IDS, modernizace a výstavba železničních tratí], vyvedení dopravy mimo obytnou zástavbu [obchvaty obcí], stavby plynovodů a teplovodů [předpoklad nahrazení alespoň části lokálních topenišť] aj.), pokračující absence ZÚR JMK by naopak mohla bránit rozvoji v některých oblastech a v konečném důsledku implikovat zhoršování imisní zátěže. V dané situaci proto MŽP považuje za nejvhodnější dokončit pořizování stávajícího návrhu ZÚR JMK a následně urychleně zpracovat aktualizaci zásad, respektující výsledky vypracované územní studie.“ Ve stanovisku MŽP stanovilo mj. požadavek „Bezodkladně po pořízení územní studie zajistit komplexní dořešení problematiky uspořádání nadřazené silniční sítě v jádrovém území metropolitní oblasti Brno převedením vybraného řešení do návrhové části ZÚR JMK v rámci jejich aktualizace tak, aby byly vytvořeny územní podmínky a předpoklady pro možnou přípravu a zahájení realizace celého souboru rozhodujících dopravních staveb vybraného koncepčního scénáře, které v cílové podobě umožní vytvořit plnohodnotné podmínky pro ochranu zdraví obyvatel a životního prostředí.“

Pořizovatel ZÚR JMK nesouhlasí s názorem, že „odkládá dokončení ZÚR JMK pro celé území kraje“. Z výše uvedeného je zřejmé, že s ohledem na komplikovanost centrálního území kraje a potřebnost prověření záměrů, které se v něm kumulují, v podrobnějším měřítku, pořizovatel pouze využívá ve prospěch kvality budoucího řešení relevantní nástroje územního plánování.

K trasování dálnice D43 (rychlostní silnice R43) uvádíme, že koncepce dopravy v Jihomoravském kraji, uplatněná v ZÚR JMK, navazuje na dlouhodobě sledované zásady a principy rozvoje území včetně nadřazené dopravní infrastruktury. Aktuálně zohledňuje a zapracovává strategie a principy platných oborových dokumentů schválených vládou ČR, především Dopravní politiku České republiky pro období 2014 –2020 s výhledem do roku 2050 (Usnesení vlády ČR č. 449/2013 Sb.), Dopravní sektorovou strategii, 2. fázi (Usnesení vlády ČR č. 850/2013 Sb.) a dále Politiku územního rozvoje.

V Dopravní politice České republiky je k problematice urychlení přípravy staveb uvedeno: „... dopravní infrastruktura přináší občanům pozitiva, avšak projekty mohou být teoreticky realizovány ve více variantách, které se liší náklady, délkou přípravy záměru, územní prostupností a svými negativními vlivy na životní prostředí, zejména pak na životní podmínky občanů žijících v blízkosti nové infrastruktury. Zároveň návrh projektů může naopak usnadnit životní podmínky obyvatel na jiném místě. Dopravní infrastruktura je nákladná a dlouhodobá investice, a proto posouzení jednotlivých variant včetně hodnocení vlivu na životní prostředí musí být důkladné a s účastí veřejnosti. Celý proces je vždy velmi náročný a může probíhat jen za předpokladu konstruktivního přístupu všech stran.“

V rámci Dopravní sektorové strategie je chybějící úsek silnice R43 Brno – Staré Město identifikován jako nedostatek jednak z hlediska kompletnosti sítě TEN-T, jednak z hlediska dobudování plánované sítě dálnic a rychlostních silnic. Je zde však také uvedeno, že „s ohledem na prioritizaci opatření, výsledky ekonomického hodnocení, dostupné finanční zdroje a složitost povolovacích procesů nebude v horizontu do roku 2030 zřejmě možné dostavět rychlostní silnici R43 v úseku Svitávka – Staré Město“.

Dále z Dopravní sektorové strategie citujeme: „**R43 Troubsko – Staré Město** (cluster CS025P Troubsko – Kuřim, projekt S165; CS4199aN Kuřim – Svitávka, projekt S322; CS199bN Svitávka – Staré Město, projekt S321): Ve vztahu k těmto clusterům, resp. projektům, je třeba primárně zajistit jejich nezpochybnitelnou územní stabilizaci v Zásadách územního rozvoje Jihomoravského kraje. V severní části na území Pardubického kraje je trasa územně stabilizována. Poté je třeba v rámci územně definovaných koridorů provést hodnocení konkrétního trasování v rámci procesu EIA. Souhlasné stanovisko MŽP v rámci procesu EIA bylo prozatím vydáno pouze ve vztahu k projektu S322 (Kuřim – Svitávka). S ohledem na očekávatelné komplikace v průběhu investorské přípravy těchto projektů a s ohledem na výsledky hodnocení předmětných clusterů v knize 8 není počítáno s realizací těchto projektů v období 2014 – 2020. V rámci přípravných prací je třeba volit obhajitelné technicko-ekonomické řešení celého tahu.“ Dále se zde uvádí, že „.... R43 v současné době nemůže plnit roli projektu pro zvýšení absorpční kapacity finančních prostředků, neboť není dostatečně investorsky připravena. Z uvedeného důvodu jsou pro zvýšení absorpční kapacity sledovány jiné připravenější projekty, byť jejich důležitost v rámci

systému byla shledána jako nižší než potřeba nové stopy silniční komunikace mezi D1 a I/35 (R35).“

Výše uvedené časové horizonty a jejich odůvodnění prokazují, že možnost čerpání dotací z „Operačního programu Doprava 2014-2020“ pro záměr R43 (dle současné právní úpravy dálnice D43) není determinována pouze postupem zvoleným v ZÚR JMK (prověření dopravní sítě cestou územní studie), ale roli zde hrají další významné faktory mimo oblast územního plánování, které možnost využití programu (v němž výdaje na projekty musí být vynaloženy nejpozději do 31.12.2023) z časových důvodů prakticky vylučují.

K odlišnému přístupu k „rozhodování kraje o D43“ v současnosti oproti roku 2011 uvádíme: JMK v souladu se stavebním zákonem zahájil v roce 2007 pořizování ZÚR, které v roce 2011 vydal. Po vydání zrušujícího rozsudku NSS v roce 2012 JMK neprodleně zahájil pořizování nových ZÚR JMK. NSS nezpochybnil koncepci ZÚR JMK, ale uvedl nový náhled na posouzení kumulativních a synergických vlivů v procesu SEA. Do rozhodnutí soudu probíhalo hodnocení SEA v ZÚR v ostatních krajích obdobně, proto JMK nepředpokládal nedostatky v dokumentaci; tento předpoklad byl potvrzen i souhlasným stanoviskem SEA k následně zrušeným ZÚR JMK. Nejvyšší správní soud tak svým rozsudkem k ZÚR JMK vyslovil jiný právní názor, než jaký do té doby státní správa zastávala.

JMK si je vědom důsledku rozsudku soudu a složitosti posuzování kumulativních a synergických vlivů. Součástí dokumentace Vyhodnocení vlivů ZÚR JMK na životní prostředí (dokumentace SEA) je proto „Metodické vysvětlení“ (Příloha č. 1), kde je popsán metodický přístup ke zpracování jednotlivých kapitol dokumentace, v opodstatněných případech jsou popsány úvahy, které zpracovatele vedly ke zvolenému způsobu zpracování vyhodnocení. Dokumentací SEA se podrobně zabývalo MŽP ve stanovisku SEA ze dne 05.01.2016, k vyhodnocení nemělo z hlediska zvoleného metodického přístupu výhrady.

Co se týče možnosti rozhodnutí o výběru variant v rámci současně zpracovaných ZÚR JMK, je třeba vzít v úvahu skutečnost, že do procesu pořizování nových ZÚR JMK také výrazně zasáhla novela SZ (účinná od 01. 01. 2013), která omezila podrobnost řešení příslušející jednotlivým druhům ÚPD. V rámci ZÚR JMK není možné dosáhnout takové úrovně znalostí o území, záměrech a jejich kumulovaných a synergických vlivech, která je potřebná k dostatečně kvalifikovanému a podloženému rozhodnutí o variantách.

Podkladem pro aktualizaci ZÚR JMK a invariantní vymezení zásadních infrastrukturních záměrů dálniční a silniční sítě v jádrovém území rozvojové oblasti Brno jako veřejně prospěšné stavby s předpokladem možného zahájení jejich projektové a realizační přípravy bude výsledek územní studie.

Námítka č. 2: Územní rezerva pro D43 ve variantě „německá“ neměla nikdy být navržena a je ji třeba ze ZÚR vypustit, **se zamítá.**

Odůvodnění:

Vyslovený názor, že „realizace komunikace D43 v této trase prakticky není možná“, je subjektivním názorem podatele, se kterým nelze souhlasit. Důvody uvedené v podání akcentují ve vztahu k trasování dálnice D43 hledisko ochrany zastavěných území obcí, obyvatel a přírodních hodnot území. Je však nezbytné vzít v potaz, že kritéria pro plánování dopravních tras jsou multidisciplinárního charakteru, zváženy a zohledněny musí být nejrůznější aspekty, nejen negativní vlivy na obyvatelstvo, ale v neposlední řadě také přepravní účinnost a vlivy na různé složky životního prostředí, které je třeba posoudit v širších souvislostech. Při malé podrobnosti, kterou umožňuje měřítko ZÚR JMK, není možné porovnat uvedené parametry na potřebné úrovni.

V Dopravní politice České republiky pro období 2014 –2020 s výhledem do roku 2050 (Usnesení vlády ČR č. 449/2013 Sb.) je zcela případně konstatováno, že „... *dopravní infrastruktura přináší občanům pozitiva, avšak projekty mohou být teoreticky realizovány ve více variantách, které se liší náklady, délkou přípravy záměru, územní prostupností a svými negativními vlivy na životní prostředí, zejména pak na životní podmínky občanů žijících v blízkosti nové infrastruktury. Zároveň návrh projektů může naopak usnadnit životní podmínky obyvatel na jiném místě. Dopravní infrastruktura je nákladná a dlouhodobá investice, a proto posouzení jednotlivých variant včetně hodnocení vlivu na životní prostředí musí být důkladné a s účastí veřejnosti. Celý proces je vždy velmi náročný a může probíhat jen za předpokladu konstruktivního přístupu všech stran.*“

Jak je mj. uvedeno v odůvodnění námítky, územní rezervy se z hlediska vlivů na životní prostředí ani dopadů na veřejné zdraví neposuzují (§ 36 odst. 1 stavebního zákona), neboť účelem územní rezervy je chránit území pro záměr, který nelze bez prověření potřeby realizace a jeho plošných nároků umístit do území. Na základě principu předběžné opatrnosti je však ve Vyhodnocení vlivů ZÚR JMK na udržitelný rozvoj území (v příloze č. 3 „Informativní údaje k územním rezervám“) popsána problematika, které musí být při prověřování možností budoucího využití pro daný účel a při upřesnění vymezení koridoru věnována zvýšená pozornost. Účelem

informativního přehledu je upozornit na skutečnosti, kterým je nutné při budoucím prověřování věnovat pozornost, tj. neměly by být opomenuty.

Při předběžném posouzení koridorů územních rezerv neshledal projektant u žádného z koridorů takový střet se zájmy ochrany životního prostředí dle jednotlivých složek, který by vyloučil již v této fázi realizovatelnost záměru, pro nějž byla územní rezerva vymezena.

V informativním přehledu je mj. zahrnuta oblast „Biologická rozmanitost, fauna, flóra“, kde jsou u každého hodnoceného úseku uvedeny i příslušné evropsky významné lokality, přírodní památky a další chráněná území včetně těch jmenovaných v podání. V upozornění SEA koridoru pro územní rezervu RDS34-A (dálnice D43 v úseku Kuřim – Lysice; varianta „Německá“) je uvedeno, že při dalším prověřování možnosti využití vymezeného koridoru je nutné věnovat pozornost (kromě dalšího) – minimalizaci vlivů na zvláště chráněná území přírody (přírodní památky Krkatá Bába, Malhostovické kopečky, Čtvrtky za Bořím a Zlobice) a lokality soustavy NATURA 2000 (EVL Malhostovické kopečky, EVL Zlobice), a dále optimalizaci trasy v rámci koridoru s cílem minimalizace dopadů na obytnou zástavbu, zajistit splnění hlukových limitů.

Způsob respektování chráněných území v koridoru územní rezervy RDS34-A v návrhu ZÚR JMK je popsán v textové části odůvodnění, z níž citujeme: „Koridor vychází z MÚK Kuřim, prochází mezi obcemi Drásov a Malhostovice. V prostoru bezprostředně sousedícím s EVL Malhostovické kopečky je na základě stanoviska MŽP k posouzení vlivů provedení záměru na životní prostředí podle § 10 zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí a v souladu s návrhem studie „Rychlostní silnice R43 Kuřim – Svitávka“ (HBH Projekt, s. r. o., 2012) veden v oddálené poloze od EVL Malhostovické kopečky. Koridor přechází přes přírodní památku Krkatá Bába, v projektové dokumentaci je tento úsek technicky řešen estakádou nad přírodní památkou s vyloučením potenciálního střetu. Dále koridor východně míjí obec Žernovnik, ve východní poloze se vyhýbá přírodní památce Čtvrtky za Bořím a končí mimoúrovňovou křižovatkou MÚK Lysice.“

Varianty územní rezervy D43 ve variantě „Německé a „Optimalizované MŽP“ budou mimo jiné předmětem podrobného prověřování v rámci „Územní studie nadřazené dálniční a silniční sítě v jádrovém území OB3 Metropolitní rozvojové oblasti Brno“, uložené ZÚR JMK. Tato územní studie v podrobnějším měřítku prověří a upřesní i návrh koridoru pro D43 včetně všech souvisejících staveb s ohledem na možné varianty vedení, realizovatelnost technického řešení i požadavky ochrany životního prostředí a lidského zdraví. Výsledky územní studie budou podkladem pro výběr výsledné varianty D43 a upřesnění koridoru jako veřejně prospěšné stavby v aktualizaci ZÚR JMK.

Úkolem uvedené územní studie (viz rámcový obsah územní studie v bodě 438 textové části I. návrhu ZÚR JMK) je *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.* Při prověřování má územní studie mj. *zohlednit strukturu osídlení a limity využití území včetně zastavěných území, prověřovaná řešení směřovat k dopravní účinnosti řešení, minimalizaci negativních vlivů na obyvatelstvo, lidské zdraví a životní prostředí, na přírodu, krajinu a krajinný ráz území.*

Při zpracování územní studie budou použity aktuální mapové podklady v podrobnějším měřítku, zohledněna pak může být aktuální situace v území.

Námítka č. 3: Neakceptovatelnost odkládání dořešení ZÚR JMK s ohledem na nepřijatelné životní podmínky v okolí stávající silnice I/43 v situaci, kdy existuje kvalitní trasování D43 (tzv. „Optimalizovaná“ varianta) **se zamítá.**

Odůvodnění:

K údajnému odkládání dořešení ZÚR JMK jsme se vyjádřili již v rámci námítky č. 1.

Varianty D43 v jádrovém území rozvojové oblasti OB3 Brno s napojením na dálnici D1 jsou z důvodů především složitosti územních podmínek příměstského prostoru, vysokých nároků na dopravu generovaných potřebami krajského města a druhé největší metropole v České republice dlouhodobě prověřovány a zkoumány. Varianta „Optimalizovaná“ v úseku Černá Hora – Kuřim – dálnice D1 je pouze jednou z možných variant, která v úseku Kuřim – D1 představuje maximální oddálení dálnice do stopy Boskovické brázdy. Vedení D43 Boskovickou brázdou skýtá oproti poloze Bystrcké relativně snazší územní průchodnost.

Rozhodnutí o výsledné variantě však musí respektovat i jiné požadavky a podmínky, zejména pak dopravně

inženýrské včetně přepravní využitelnosti a dopravní účinnosti dané komunikace. Z hlediska dopravní účinnosti, kdy cca 82% dopravy ve směru sever – jih představuje doprava zdrojová a cílová vázaná na město Brno a jeho příměstské části, je D43 v takto oddálené poloze využitelná pouze částečně. Z výsledků modelování dopravy a prognózy dopravy se ukazuje, že pro výhledovou intenzitu dopravy ve stopě Boskovickou brázdou by z hlediska kapacity postačovala komunikace v kategorii silnice I. třídy, přičemž by zásadně vzrostly nároky na kapacitní silniční infrastrukturu pro zdrojovou a cílovou dopravu v poloze blíže k Brnu.

Z důvodů složitosti a komplexnosti celé problematiky, kdy výběr výsledné varianty D43 v úseku Kuřim – dálnice D1 je úzce spjatý s celkovým dopravním systémem a řešením jádrového území rozvojové oblasti OB3 Brno včetně vnitřního prostoru a komunikační sítě Brna – VMO a MMO (D43 – součást třístupňové ochrany Brna), ZÚR JMK ukládají zpracování „Územní studie nadřazené dálniční a silniční sítě v jádrovém území OB3 Metropolitní rozvojové oblasti Brno“. Tato územní studie v podrobnějším měřítku prověří všechny potřebné souvislosti, potřebu a řešení doprovodných komunikací a návazností na nižší komunikační síť, upřesní i návrh a potřebnou šířku koridoru pro D43 včetně všech souvisejících staveb s ohledem na možné varianty vedení, realizovatelnost technického řešení i požadavky ochrany životního prostředí a lidského zdraví. Výsledky územní studie budou podkladem pro výběr výsledné varianty i vymezení koridoru D43 jako veřejně prospěšné stavby v aktualizaci ZÚR JMK.

Pořizování územní studie bude zahájeno bezodkladně po vydání ZÚR JMK. Poté bude bezodkladně pořízena aktualizace ZÚR JMK.

Důvodem, proč D43 v úseku Kuřim – Lysice není vymezena jako veřejně prospěšná stavba s možným zahájením projektové a realizační přípravy je především zabránit případnému riziku, že bude realizována D43 ve směru od severu až po Kuřim dříve, než bude realizován navazující úsek Kuřim – dálnice D1. To by znamenalo zavedení dopravy v prostoru Kuřimi na stávající kapacitně nevyhovující silnici I/43 s průchodem Brnem přes VMO a vnitroměstské komunikace. Taková situace by zcela paralyzovala celý silniční a komunikační systém Brna a okolí a znamenala by zásadní zhoršení podmínek životního prostředí a lidského zdraví.

V požadavcích stanoviska MŽP se v tomto smyslu ukládá: „... vymežit koridor pro záměr D43 jako ucelený komplex staveb, prověřených na základě zadané územní studie. Koridor pro záměr D43 v úseku Kuřim – Lysice může být v ZÚR JMK vymezen nejdříve po dořešení trasování koridoru pro záměr D43 v úseku D1 – Kuřim, neboť výběr jedné z variant prvně uvedeného úseku předjímá řešení návaznosti záměru jižně od Kuřimi. Řešením tak může být převedení obou úseků záměru do územní rezervy v rámci aktuálních zásad a následně jejich zahrnutí do návrhové urychleně zpracované aktualizace ZÚR JMK...“.

Negativní dopady stávající silnice na I/43 na životní podmínky v obcích, kterými prochází, jsou nezpochybnitelné. Situace však, jak plyne z výše uvedeného, nemůže být řešena separátně, ale v rámci celkového uspořádání dálniční a silniční sítě v jádrovém území OB3 metropolitní rozvojové oblasti Brno a především ve vazbě na navrhovanou dálnici D43. Z tohoto předpokladu evidentně vychází také obsah námítky. I přes naléhavost však není možné řešení „urychlit“ nedostatečně podloženým výběrem některé z variant.

Námítka č. 4: Nesprávné rozdělování D43 na nelogické a samostatně neprovozovatelné úseky **se zamítá.**

Odůvodnění:

Pořizovatel ZÚR JMK zdůrazňuje, že formulace „ministerstvo životního prostředí mělo závažné námítky proti postupu, kdy část koridoru D43 byla dána do územní rezervy (úsek od dálnice D1 po Kuřim) přičemž v navazující oblasti severně od Kuřimi bylo navrhováno o D43 rozhodnout“ a stejně tak formulace „MŽP požadovalo D43 nedělit na úseky a posoudit D43 jako celek“ neodpovídají skutečnosti. K vymezení kapacitní silnice R43 v návrhu ZÚR JMK stanovilo MŽP ve stanovisku SEA v bodě 3) požadavek nevymezovat v ZÚR JMK koridor pro záměr R43 v úseku Kuřim – Lysice před vymezením koridoru pro záměr R43 v úseku D1 – Kuřim. V textu stanoviska k tomuto požadavku MŽP uvádí cit.: „V požadavcích tohoto stanoviska se proto ukládá vymežit koridor pro záměr R43 jako celý komplex staveb, prověřených na základě zadané územní studie. Koridor pro záměr R43 v úseku Kuřim – Lysice může být v ZÚR JMK vymezen nejdříve po dořešení trasování koridoru pro záměr R43 v úseku D1 – Kuřim, neboť výběr jedné z variant trasování prvně uvedeného úseku předjímá řešení návaznosti záměru jižně od Kuřimi. Řešením tak může být převedení obou úseků záměru do územní rezervy v rámci aktuálních zásad a následně jejich zahrnutí do návrhové části urychleně zpracované aktualizace ZÚR JMK. V tomto smyslu je formulován požadavek 3) tohoto stanoviska.“

Z uvedeného textu je evidentní, že ze strany MŽP se nejedná o „závažné námítky“ a ministerstvo nepožadovalo

„D43 nedělit na úseky a posoudit D43 jako celek“ ani nemělo námitky proti tomu, že některé úseky jsou v ZÚR JMK vymezeny formou návrhového koridoru a jiné formou územní rezervy. Podmínka MŽP nebyla směřována proti členění koridoru R43 na úseky, MŽP ve stanovisku pouze akcentovalo vzájemnou determinaci úseku Kuřim – Lysice a úseku jižně od Kuřimi a navrhlo způsob řešení. Řešení navržené MŽP, tj. „převedení obou úseků záměru do územní rezervy v rámci aktuálních zásad“ bylo zpracováno do ZÚR JMK. Oba úseky jsou současně zahrnuty v rozsahu územní studie, jejíž zpracování je uloženo Návrhem ZÚR JMK. Účelem „Územní studie nadřazené dálniční a silniční síti v jádrovém území OB3 Metropolitní rozvojové oblasti Brno“ je prověřit v územním detailu potřebnost a realizovatelnost vybraných záměrů navrhované koncepce silniční dopravy na území Jihomoravského kraje, jež byly vymezeny v podobě územních rezerv. Jedním z úkolů územní studie je (viz bod 438 textové části I. návrhu ZÚR JMK) „prověřit varianty dálnice D43 v úseku dálnice D1 – Kuřim se zohledněním návazností na varianty D43 navazujícího úseku Kuřim – Lysice z hlediska dopravní účinnosti v celém systému silniční a komunikační sítě OB3 metropolitní rozvojové oblasti Brno a města Brna, územních nároků a v koordinaci s navazujícími záměry“. Územní studie se stane podkladem pro následnou aktualizaci ZÚR JMK.

Řešení ZÚR JMK obsahuje pro jednotlivé záměry v rozsahu celého kraje jak úseky návrhové, tak úseky vymezené formou územních rezerv, včetně stanovené podmínky zpracování územní studie jako podkladu pro rozhodování o variantách. Toto řešení je řešením kompletním a je v souladu se stavebním zákonem a jeho prováděcími předpisy.

Možností vymezení jednotlivých koridorů a jejich dílčích úseků v ZÚR se zabýval rozsudek Nejvyššího správního soudu č. 1 Ao 7/2011-526 k ZÚR JMK ze dne 21. června 2012, a to v souvislosti s posouzením vlivů ZÚR na životní prostředí. V článku [218] rozsudku soud uvedl cit.: „Navrhovatelé mají pravdu v tom, že posouzení vlivů ZÚR na životní prostředí je založeno na hodnocení jednotlivých koridorů (event. jejich dílčích úseků). Soud v tom však nespatřuje rozpor se zákonem. Ba naopak považuje takový postup za jediný možný, neboť pouze takto lze relativně podrobně posoudit vlivy jednotlivých záměrů, pro jejichž realizaci stanoví ZÚR předpoklady, a učinit rozhodnutí o výběru varianty. Posouzení musí být zaměřeno na vlivy všech ploch a koridorů obsažených v návrhu ZÚR, včetně jejich vzájemného ovlivňování. Koncepci jako celek lze totiž považovat za souhrn jednotlivých ploch a koridorů v jejich vzájemných souvislostech a interakci“.

K rozdělení koridoru R43 na úseky uvádíme následující:

Silnice R43 (v souladu s novou právní úpravou nyní D43) je konkretizací záměru silničního propojení dálnice D1 a dálnice D35, který je ze své podstaty rozdělen již členěním České republiky dle krajů, další členění na úseky v rámci území Jihomoravského kraje pak logicky vychází z návazností na dopravní síť celého kraje, ze stupně podrobnosti existujících územně plánovacích podkladů a jiných dokumentů (např. hodnocení EIA), z existence variant a dalších okolností, jak je popsáno dále.

Dílčí úseky D43 vymezené v ZÚR JMK jako veřejně prospěšné stavby (tj. úseky návrhové) představují logické a samostatné stavby, které lze etapově realizovat a vhodně dočasně napojit na stávající úseky I/43. Úsek Lysice – Sebranice (DS02) může být ve směru na Pardubický kraj dočasně napojen na stávající I/43 (MÚK Sebranice – směr Svitavy). Ve směru na Brno bude přes navrhovanou MÚK Lysice napojen prostřednictvím silnice II/376 na stávající silnici I/43. Tento dílčí úsek dálnice D43 přispěje ke zvýšení plynulosti a bezpečnost dopravy v etapově realizovaném úseku a napomůže alespoň částečně zkvalitnění dopravy ve vztahu Boskovice/Svitávka – Lysice/Černá Hora – (Brno).

Úsek Sebranice – Velké Opatovice – hranice kraje je navržený v ZÚR JMK jako veřejně prospěšná stavba. Jeho realizace je podmíněná realizační koordinací s plánovanou D43 navazující na hranici s Pardubickým krajem ve směru na Moravskou Třebovou s napojením na dálnici D35.

Vedení dálnice D43 ve směru na Velké Opatovice a Moravskou Třebovou je plně v souladu s Aktualizací č. 1 PÚR ČR. Vedení D43 mezi dálnicemi D1 a D35 bylo na základě úkolu z PÚR ČR 2008 (zodpovědné orgány MD, MŽP a kraje Jihomoravský a Pardubický) prověřováno ve dvou základních variantách s napojovacími místy v prostoru Svitav a v prostoru Moravské Třebové. Zpracovaná dokumentace jednoznačně odmítla vedení dálnice D43 ve směru na Svitavy, a to především z důvodů rizika narušení vodních zdrojů Březovského vodovodu, který je zdrojem pitné vody pro krajské město Brno. Zodpovědné orgány tak jednoznačně potvrdily výslednou polohu vedení D43 s napojením na D35 v prostoru Moravské Třebové. Tomu odpovídá i vedení D43 v úseku Sebranice – hranice kraje přes prostor Velkých Opatovic (tedy dle námítky „na Jevíčko“).

D43 v úseku Kuřim – Lysice je vymezena jako územní rezerva a to především proto, aby bylo minimalizováno případné riziko, že bude realizována D43 ve směru od severu až po Kuřim dříve, než bude realizován navazující

úsek Kuřim – dálnice D1 (viz výše k požadavku MŽP). To by znamenalo zavedení dopravy v prostoru Kuřimi na stávající kapacitně nevyhovující silnici I/43 s průchodem Brnem přes VMO a vnitroměstské komunikace. Taková situace by zcela paralyzovala celý silniční a komunikační systém Brna a okolí a znamenala by zásadní zhoršení podmínek životního prostředí a lidského zdraví.

V podání napadanou hranici mezi územními rezervami a „definitivně“ navrhovaným koridorem dálnice D43 v oblasti Lysic tvoří zcela logicky plocha pro mimoúrovňovou křižovatku Lysice, jejíž poloha byla upřesněna při zpracování studie „Rychlostní silnice R43 Kuřim – Svitávka“ (HBH Projekt, s. r. o., 2012). V této křižovatce se setkává od jihu přicházející koridor pro variantní územní rezervy (které se ke konci úseku dostávají do společné stopy) s invariantním návrhovým koridorem D43 pokračujícím severním směrem.

Dálnici D43 není možné ukončit u Skalice nad Svitavou, tak jak je v podání požadováno s odkazem na studii ing. Kalčíka z roku 2015. Takové řešení je z hlediska ZÚR JMK neakceptovatelné, neboť by znamenalo rozpor s Aktualizací č. 1 PÚR ČR. V PÚR ČR je stanoveno (souvislé) vymezení silnice R43 v rozsahu Brno – Moravská Třebová jako provázání silničních tahů D1 a R35, není tedy možné navrhnout částečné převedení její funkce (severně od Skalice nad Svitavou) na silnice nižších kategorií. Směr na Svitavy byl z PÚR ČR vypuštěn její Aktualizací č. 1 a nemůže tedy být již dále sledován (viz výše). Záměr D43 by současně nebyl koordinován s navazujícím úsekem v Pardubickém kraji dle ZÚR Pardubického kraje vydaných dne 29.04.2010.

Námítka č. 5: Nesprávné vyhodnocení varianty Optimalizované v hodnocení vlivů (SEA) **se zamítá.**

Odůvodnění:

Pořizovatel ZÚR JMK nesouhlasí s tvrzením, že vyhodnocení varianty „Optimalizované MŽP“, ve „Vyhodnocení vlivů ZÚR JMK na životní prostředí“ (tzv. SEA) je nesprávné. Jedná se o subjektivní názor podatele. Správnost vyhodnocení je garantována zpracováním autorizovanou osobou projektanta.

Námítka obsahuje nepřesnost, ve vyhodnocení SEA není uvedeno, že rozdíly mezi variantami jsou malé, ale že nejsou zásadní, což je podstatný rozdíl ve formulaci.

Varianta Německá je v kontaktu s obytnou zástavbou v lokalitách Malhostovice – Drásov, Všechnovice – Skalička a Malá Lhota, varianta Optimalizovaná MŽP pak v lokalitách Lažany, Újezd u Černé Hory a Malá Lhota (lokálně). Vzdálenosti komunikace od nejbližší zástavby budou v obou variantách silně záviset na poloze trasy v rámci posuzovaného koridoru. Větší vlivy u nejbližší zástavby byly jednoznačně identifikovány u varianty Německé, na druhou stranu její celkový průchod kolem zástavby je kratší (jde „napříč“ vůči obcím), zatímco varianta Optimalizovaná MŽP obchází Lažany, Újezd a Lipůvku v delších úsecích.

Z výše uvedených důvodů považujeme závěr, že:

- a) vhodnější je varianta Optimalizovaná MŽP
 - b) rozdíl mezi touto variantou a variantou Německou není zásadní
- nadále za platný a oprávněný.

K této otázce je zapotřebí ještě uvést jednu skutečnost, která se týká hlukové zátěže. Při přípravě silničních staveb je protihluková ochrana projektována právě na úroveň limitů. To znamená, že pokud daná komunikace vyvolává u nejbližší zástavby nadlimitní zátěž, pak bližší komunikace bude muset být vybavena rozsáhlejšími protihlukovými zdmi a vzdálenější komunikace méně rozsáhlými – ale výsledná hodnota, naměřená u zástavby bude v obou případech stejná, a to těsně podlimitní.

Dopady obou variant na území obcí a jejich obyvatel budou spolu s dalšími kritérii podrobněji hodnoceny v rámci územní studie uložené v ZÚR JMK, jejíž součástí bude hluková a rozptylová studie.

Pořadí	N 47	Datum	15.06.2016	KEVIS kód	–	Č. j.	JMK 94360/2016
Zástupce veřejnosti (identifikační údaje)		titul, jméno, příjmení: datum narození:		Dagmar Zhořová anonymizováno			
Adresa / sídlo		anonymizováno					
Téma		Doprava silniční					

Téma – jiné	
Námítky Nesouhlasíme s nijak neodůvodnitelným, nekoncepčním a nekomplexním řešením trasování R43 v tzv. Hitlerově trase a to pouze mezi městečkem Jevíčko a obcí Čebín bez napojení na Brněnskou aglomeraci a D1. JmK se v předkládaném návrhu ZÚR vyhnul řešení dopravy v okruhu 20 km od Brna, neřeší nutný obchvat Brna a neřeší vůbec napojení jím navrhovaných variant R43 na Brno a D1 s tím, že toto bude řešeno dodatečně. Bez řádného zpracování celkové koncepce dopravy v druhé největší sídelní aglomeraci v ČR (Brno a Okres Brno-venkov) včetně řádného posouzení dopadů na životní prostředí při dodržení naší a evropské legislativy je snaha JmK o budování R43 trase „odnikud-nikam“ do prostoru Čebína s napojením na stávající přetíženou komunikaci vedoucí přes město Kuřim nesmyslná. Požadujeme koncepční řešení dopravy v JmK ze severní sítě na Brno obchvatem Brna a napojením na D1. Upřednostňujeme variantu „optimalizovanou“. 1. Neakceptovatelnost zahrnutí dálnice D43 od Lysic po dálnici D1 formou územní rezervy (neakceptovatelnost nedořešení ZÚR JMK) O konečném koridoru dálnice D43 nemá být v ZÚR rozhodnuto a je zde pouze systém několika územních rezerv. Pro tento postup schází v návrhu ZÚR uspokojivé odůvodnění stejně tak jako pro návrh nedořešit územní plánování v nejvíce kritické části kraje – v 50 obcích brněnské aglomerace. Je neakceptovatelné odložit dokončení ZÚR pro celé území JMK až doby za další cca 3-4 roky s tím, že nejprve bude pořizována územní studie pro celé jádro kraje. Není objasněno, jak je možné, že v roce 2011 kraj o D43 v ZÚR rozhodoval a nyní, tj. o pět let později, rozhodnout nemůže. Je nepřijatelné, že po 16 letech existence kraje je dořešení ZÚR odkládáno o další 4 roky a že rozhodování o trase D43 má tedy trvat minimálně 20 let. Takový odklad bude mít nejen negativní vliv na obyvatele JMK, ale povede ke ztrátě Evropských dotací z „Operačního programu Doprava“ (s možným čerpáním pouze do roku 2023). Nedokončení ZÚR tedy znemožňuje zahájení realizace D43 minimálně do roku 2024. Požaduje se dopracování ZÚR tak, aby byl definitivně vymezen celý logicky provozovatelný úsek od dálnice D1 po Boskovice. 2. Územní rezerva pro D43 ve variante „německá“ neměla nikdy být navržena a je ji třeba ze ZÚR vypustit Územní rezervy se sice podle stavebního zákona neposuzují z hlediska dopadů na veřejné zdraví a na životní prostředí, ale i tak vymezení územních rezerv pro páteřní komunikace musí vždy vycházet z takového profesionálního přístupu, že územní rezerva smí být vymezena <u>pouze v takovém koridoru, kde odborníky není známa žádná zásadní překážka k realizaci výstavby předmětné komunikace.</u> Z tohoto hlediska územní rezerva pro D43 v trase „Německé“ neměla nikdy být v návrhu ZÚR zakreslena, neboť i neodborníkovi je na první pohled zřejmé, že realizace komunikace D43 v této trase prakticky není možná. Požadujeme tedy úpravu ZÚR. Je naprosto nepochybné, že koridor varianty „Německé“ uvažovaný před 75 lety je nepoužitelný i proto, že za toto velmi dlouhé období došlo v území k podstatným změnám a že ze zákona byla posílena ochrana jak obyvatel, tak i přírody, což nelze ignorovat. V katastru obce Lubě, prochází varianta „Německá“ přírodní památkou Krkatá bába. Tomuto útvaru předválečný a cizácký projektant věnoval zvýšenou pozornost a alespoň v tomto prostoru navrhovaná tělesa komunikace rozdělil. V současném stavu je těleso D43 navrhováno zcela necitlivě s protnutím přírodní památky a její hodnota jako součást velmi cenné krajiny se tak prakticky vytrácí. Z důvodu ochrany nejen přírodní památky Krkatá bába požadujeme uvažovat o tzv. „Optimalizované“ variantě. 3. Neakceptovatelnost odkládání dořešení ZÚR JMK s ohledem na nepřijatelné životní podmínky v okolí stávající silnice 1/43 v situaci, kdy existuje kvalitní trasování D43 (tzv. „Optimalizovaná“ varianta) Oddálení vymezení koridoru D43 o minimálně 4 roky je nepřijatelné, neboť občané řady obcí, včetně Lipůvky a Lažan, jsou dlouhodobě vystaveni nadměrné zátěži průchodem stávající komunikace I/43 urbanizovaným územím obce. Požaduje se definitivní vymezení koridoru D43 v ZÚR. ZÚR nenaplnily svůj základní úkol, který byl od nich očekáván, tedy zbavení těchto obcí dopravní zátěže, a to přesto, že je k dispozici autorizovaný projekt tzv. „Optimalizované“ varianty D43 navrhující kvalitní obchvaty obcí. Tato „Optimalizovaná“ varianta D43 je také kvalitním severním obchvatem Kuřimi, a tedy by umožnila odvést podstatnou část tranzitní dopravy z prostoru Kuřimi. Oddálení rozhodnutí o trase D43 o cca 4 roky také	

znamená, že občané Kuřimi budou minimálně o 4 roky déle zbytečně zatěžováni.

„Optimalizovaná“ varianta D43 je jedinou známou variantou, která umožňuje komplexně dořešit vedení dopravy ze tří směrů, a to od Blanska, Černé hory a Tišnova, a tím umožňuje důsledné oddělení dopravy tranzitní vzhledem ke Kuřimi a Brnu a dopravy cílové do města Brna. Tranzitní doprava se zachycuje již severně od Kuřimi a je odvedena nejkratší cestou k dálnici D1, tedy nezatěžuje ani Kuřim ani Brno. Vybudování „Optimalizované“ varianty D43 (tj. vybudování nové trasy zejména pro tranzitní dopravu) současně umožňuje k důsledné ochraně Kuřimi a Brna aplikovat dopravně technická opatření, např. vyloučit tranzitní, zejména nákladní, dopravu z tohoto území, a to i s použitím dopravního značení.

4. Nesprávné vyhodnocení varianty Optimalizované v hodnocení vlivů (SEA)

Vyhodnocení varianty „Optimalizované“ bylo v celém procesu pořizování ZÚR nesprávné. V provedeném posouzení SEA zveřejněném v květnu 2015 bylo naprosto nesprávně tvrzeno, že rozdíly mezi variantou „Optimalizovanou“ a variantou „Německou“ jsou malé. Toto je zcela v rozporu s realitou, neboť za malý rozdíl se nedá např. pokládat situace, kdy v jednom případě je koridor transevropské komunikace TEN-T určené pro dálkovou tranzitní dopravu napříč Evropou **veden pouhé desítky metrů od obytných budov a v druhém případě je veden ve vzdálenosti cca půl kilometru a dále od okraje obce.**

Je naprosto zřejmé, že „Optimalizovaná“ varianta D43 se sídelním útvarům striktně vyhýbá, zatímco varianta „Německá“ tak nečiní, a tedy má významné negativní vlivy na obce. Lze poukázat např. na porovnání situace, kdy **varianta „Německá“ je v těsném kontaktu s obytnou zástavbou** obcí Malhostovice a Drásov, což je v příkrém kontrastu s **kvalitně navrženou variantou „Optimalizovanou“, která je navržena cca 1 km od obce Lipůvka.**

Na tuto skutečnost bylo již upozorňováno, a to i naší obcí v roce 2015, ale toto bylo ignorováno. Požadujeme tedy nápravu ZÚR a nové projednání ZÚR. Je současně požadujeme takové vymezení návrhového koridoru D43 od dálnice D1 až po Lysice, které bude provedeno na základě řádného hodnocení vlivů na veřejné zdraví.

Územím dotčeným připomínkou je území všech obcí, které jsou dotčeny chybně navrhovanou „německou“ trasou D43, včetně obcí Kuřim, Čebín, Drásov, Malhostovice, Skalička, Všechnovice, Lubě, Hluboké Dvory a Malá Lhota a obce dotčené neřešením D43, tj. např. Lipůvka, Lažany a Kuřim.

Vyhodnocení námitek

Úvodní „text námítky“ (bez číslování) napadá údajně chybějící koncepční řešení dopravy v Jihomoravském kraji, v detailu pak „nekonceptní a nekomplexní“ řešení trasování dálnice R43, a řádnost posouzení dopadů na životní prostředí. Z kontextu jednotlivých námitek lze usuzovat, že důvodem pro prezentované názory je vymezení některých záměrů v ZÚR JMK formou územní rezervy a stanovení podmínky zpracování územní studie v jádrovém území kraje. Teze úvodního textu jsou rozvedeny v obsahu jednotlivých číslovaných námitek, jejichž vyhodnocení uvádíme níže.

Námítka č. 1, neakceptovatelnost zahrnutí dálnice D43 od Lysic po dálnici D1 formou územní rezervy (neakceptovatelnost nedořešení ZÚR JMK), se zamítá.

Odůvodnění:

Pořizovatel ZÚR JMK zdůrazňuje, že návrhem ZÚR JMK je řešeno celé území kraje včetně jeho centrální části, kterou je OB3 Metropolitní rozvojová oblast Brno, vymezená Politikou územního rozvoje ČR. Návrh ZÚR JMK obsahuje mimo jiné řešení celé páteřní silniční infrastruktury. Koncepce dopravy Jihomoravského kraje obsažená v ZÚR JMK je výsledkem komplexního posouzení potenciálu území a zhodnocení koncepčních scénářů uspořádání silniční sítě v Jihomoravském kraji, včetně zhodnocení výhledového zatížení silniční sítě v jednotlivých koncepčních scénářích (tzv. dopravní model), které byly modelovány pro potřeby posouzení jejich účinnosti, dopadů do území, nároků a přínosů pro rozvoj území kraje. V souladu se stavebním zákonem a zadáním jsou v ZÚR JMK vymezeny pro dopravní a technickou infrastrukturu plochy a koridory návrhové (veřejně prospěšné stavby) a územní rezervy.

Stavební zákon v § 36 odst. 2 umožňuje v zásadách územního rozvoje uložit prověření vybraných ploch a koridorů územní studií. Zadání ZÚR JMK v bodě 15. uložilo projektantovi vyhodnotit potřebu uložení územní studie. V průběhu pořizování současných ZÚR vyhodnotil projektant ve vztahu k území Metropolitní rozvojové oblasti Brno OB3 všechny dostupné podklady a dospěl k závěru, že je účelné a nezbytné uložit zpracování územní studie. Cílem územní studie je prověřit v územním detailu potřebnost a realizovatelnost vybraných

záměrů navrhované koncepce silniční dopravy na území Jihomoravského kraje, jež byly vymezeny v podobě územních rezerv. Podrobné odůvodnění závěru je uvedeno v Odůvodnění Návrhu ZÚR JMK v kapitole G.9. (k bodu 438).

K uvedenému doplňujeme, že Aktualizací č. 1 PÚR ČR je stanoven úkol pro Metropolitní rozvojovou oblast Brno – pořídit územní studii řešící zejména vazby veřejné infrastruktury. Návrhem ZÚR JMK uložená „Územní studie nadřazené dálniční a silniční síť v jádrovém území OB3 Metropolitní rozvojové oblasti Brno“ tak plní úkol stanovený Jihomoravskému kraji PÚR ČR.

MŽP vydalo k návrhu ZÚR JMK stanovisko podle § 10g zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí a o změně některých souvisejících zákonů ve znění pozdějších předpisů (stanovisko SEA) dne 05.01.2016. K územní studii MŽP ve stanovisku uvedlo cit.: „*Návrh ZÚR JMK obsahuje řadu záměrů s potenciálem přispět ke zlepšení kvality ovzduší (zkvalitnění a zkapacitnění veřejné dopravy [nové terminály IDS, modernizace a výstavba železničních tratí], vyvedení dopravy mimo obytnou zástavbu [obchvaty obcí], stavby plynovodů a teplovodů [předpoklad nahrazení alespoň části lokálních topenišť] aj.), pokračující absence ZÚR JMK by naopak mohla bránit rozvoji v některých oblastech a v konečném důsledku implikovat zhoršování imisní zátěže. V dané situaci proto MŽP považuje za nejvhodnější dokončit pořizování stávajícího návrhu ZÚR JMK a následně urychleně zpracovat aktualizaci zásad, respektující výsledky vypracované územní studie.*“ Ve stanovisku MŽP stanovilo mj. požadavek „*Bezodkladně po pořízení územní studie zajistit komplexní dořešení problematiky uspořádání nadřazené silniční sítě v jádrovém území metropolitní oblasti Brno převedením vybraného řešení do návrhové části ZÚR JMK v rámci jejich aktualizace tak, aby byly vytvořeny územní podmínky a předpoklady pro možnou přípravu a zahájení realizace celého souboru rozhodujících dopravních staveb vybraného koncepčního scénáře, které v cílové podobě umožní vytvořit plnohodnotné podmínky pro ochranu zdraví obyvatel a životního prostředí.*“

Pořizovatel ZÚR JMK nesouhlasí s názorem, že „odkládá dokončení ZÚR JMK pro celé území kraje“. Z výše uvedeného je zřejmé, že s ohledem na komplikovanost centrálního území kraje a potřebnost prověření záměrů, které se v něm kumulují, v podrobnějším měřítku, pořizovatel pouze využívá ve prospěch kvality budoucího řešení relevantní nástroje územního plánování.

K trasování dálnice D43 (rychlostní silnice R43) uvádíme, že koncepce dopravy v Jihomoravském kraji, uplatněná v ZÚR JMK, navazuje na dlouhodobě sledované zásady a principy rozvoje území včetně nadřazené dopravní infrastruktury. Aktuálně zohledňuje a zapracovává strategie a principy platných oborových dokumentů schválených vládou ČR, především Dopravní politiku České republiky pro období 2014 –2020 s výhledem do roku 2050 (Usnesení vlády ČR č. 449/2013 Sb.), Dopravní sektorovou strategii, 2. fázi (Usnesení vlády ČR č. 850/2013 Sb.) a dále Politiku územního rozvoje.

V Dopravní politice České republiky je k problematice urychlení přípravy staveb uvedeno: „... *dopravní infrastruktura přináší občanům pozitiva, avšak projekty mohou být teoreticky realizovány ve více variantách, které se liší náklady, délkou přípravy záměru, územní prostupností a svými negativními vlivy na životní prostředí, zejména pak na životní podmínky občanů žijících v blízkosti nové infrastruktury. Zároveň návrh projektů může naopak usnadnit životní podmínky obyvatel na jiném místě. Dopravní infrastruktura je nákladná a dlouhodobá investice, a proto posouzení jednotlivých variant včetně hodnocení vlivu na životní prostředí musí být důkladné a s účastí veřejnosti. Celý proces je vždy velmi náročný a může probíhat jen za předpokladu konstruktivního přístupu všech stran.*“

V rámci Dopravní sektorové strategie je chybějící úsek silnice R43 Brno – Staré Město identifikován jako nedostatek jednak z hlediska kompletnosti sítě TEN-T, jednak z hlediska dobudování plánované sítě dálnic a rychlostních silnic. Je zde však také uvedeno, že „*s ohledem na prioritizaci opatření, výsledky ekonomického hodnocení, dostupné finanční zdroje a složitost povolovacích procesů nebude v horizontu do roku 2030 zřejmě možné dostavět rychlostní silnici R43 v úseku Svitávka – Staré Město*“.

Dále z Dopravní sektorové strategie citujeme: „**R43 Troubsko – Staré Město** (clustery CS025P Troubsko – Kuřim, projekt S165; CS4199aN Kuřim – Svitávka, projekt S322; CS199bN Svitávka – Staré Město, projekt S321): Ve vztahu k těmto clusterům, resp. projektům, je třeba primárně zajistit jejich nezpochybnitelnou územní stabilizaci v Zásadách územního rozvoje Jihomoravského kraje. V severní části na území Pardubického kraje je trasa územně stabilizována. Poté je třeba v rámci územně definovaných koridorů provést hodnocení konkrétního trasování v rámci procesu EIA. Souhlasné stanovisko MŽP v rámci procesu EIA bylo prozatím vydáno pouze ve vztahu k projektu S322 (Kuřim – Svitávka). S ohledem na očekávatelné komplikace v průběhu investorské přípravy těchto projektů a s ohledem na výsledky hodnocení předmětných clusterů v Knize 8 není počítáno

s realizací těchto projektů v období 2014 – 2020. V rámci přípravných prací je třeba volit obhajitelné technicko-ekonomické řešení celého tahu.“ Dále se zde uvádí, že „... R43 v současné době nemůže plnit roli projektu pro zvýšení absorpční kapacity finančních prostředků, neboť není dostatečně investorsky připravena. Z uvedeného důvodu jsou pro zvýšení absorpční kapacity sledovány jiné připravenější projekty, byť jejich důležitost v rámci systému byla shledána jako nižší než potřeba nové stopy silniční komunikace mezi D1 a I/35 (R35).“

Výše uvedené časové horizonty a jejich odůvodnění prokazují, že možnost čerpání dotací z „Operačního programu Doprava 2014-2020“ pro záměr R43 (dle současné právní úpravy dálnice D43) není determinována pouze postupem zvoleným v ZÚR JMK (prověření dopravní sítě cestou územní studie), ale roli zde hrají další významné faktory mimo oblast územního plánování, které možnost využití programu (v němž výdaje na projekty musí být vynaloženy nejpozději do 31.12.2023) z časových důvodů prakticky vylučují.

K odlišnému přístupu k „rozhodování kraje o D43“ v současnosti oproti roku 2011 uvádíme: JMK v souladu se stavebním zákonem zahájil v roce 2007 pořizování ZÚR, které v roce 2011 vydal. Po vydání zrušujícího rozsudku NSS v roce 2012 JMK neprodleně zahájil pořizování nových ZÚR JMK. NSS nezpochybnil koncepci ZÚR JMK, ale uvedl nový náhled na posouzení kumulativních a synergických vlivů v procesu SEA. Do rozhodnutí soudu probíhalo hodnocení SEA v ZÚR v ostatních krajích obdobně, proto JMK nepředpokládal nedostatky v dokumentaci; tento předpoklad byl potvrzen i souhlasným stanoviskem SEA k následně zrušeným ZÚR JMK. Nejvyšší správní soud tak svým rozsudkem k ZÚR JMK vyslovil jiný právní názor, než jaký do té doby státní správa zastávala.

JMK si je vědom důsledku rozsudku soudu a složitosti posuzování kumulativních a synergických vlivů. Součástí dokumentace Vyhodnocení vlivů ZÚR JMK na životní prostředí (dokumentace SEA) je proto „Metodické vysvětlení“ (Příloha č. 1), kde je popsán metodický přístup ke zpracování jednotlivých kapitol dokumentace, v opodstatněných případech jsou popsány úvahy, které zpracovatele vedly ke zvolenému způsobu zpracování vyhodnocení. Dokumentací SEA se podrobně zabývalo MŽP ve stanovisku SEA ze dne 05.01.2016, k vyhodnocení nemělo z hlediska zvoleného metodického přístupu výhrady.

Co se týče možnosti rozhodnutí o výběru variant v rámci současně zpracovaných ZÚR JMK, je třeba vzít v úvahu skutečnost, že do procesu pořizování nových ZÚR JMK také výrazně zasáhla novela SZ (účinná od 01. 01. 2013), která omezila podrobnost řešení příslušející jednotlivým druhům ÚPD. V rámci ZÚR JMK není možné dosáhnout takové úrovně znalostí o území, záměrech a jejich kumulovaných a synergických vlivech, která je potřebná k dostatečně kvalifikovanému a podloženému rozhodnutí o variantách.

Podkladem pro aktualizaci ZÚR JMK a invariantní vymezení zásadních infrastrukturních záměrů dálniční a silniční sítě v jádrovém území rozvojové oblasti Brno jako veřejně prospěšné stavby s předpokladem možného zahájení jejich projektové a realizační přípravy bude výsledek územní studie.

Námítka č. 2: Územní rezerva pro D43 ve variantě „německá“ neměla nikdy být navržena a je ji třeba ze ZÚR vypustit **se zamítá**.

Odůvodnění:

Vyslovený názor, že „realizace komunikace D43 v této trase prakticky není možná“, je subjektivním názorem podatele, se kterým nelze souhlasit. Důvody uvedené v podání akcentují ve vztahu k trasování dálnice D43 hledisko ochrany, obyvatel a přírodních hodnot území. Je však nezbytné vzít v potaz, že kritéria pro plánování dopravních tras jsou multidisciplinárního charakteru, zváženy a zohledněny musí být nejrůznější aspekty, nejen negativní vlivy na obyvatelstvo, ale v neposlední řadě také přepravní účinnost a vlivy na různé složky životního prostředí, které je třeba posoudit v širších souvislostech. Při malé podrobnosti, kterou umožňuje měřítko ZÚR JMK, není možné porovnat uvedené parametry na potřebné úrovni.

V Dopravní politice České republiky pro období 2014 –2020 s výhledem do roku 2050 (Usnesení vlády ČR č. 449/2013 Sb.) je zcela případně konstatováno, že „... dopravní infrastruktura přináší občanům pozitiva, avšak projekty mohou být teoreticky realizovány ve více variantách, které se liší náklady, délkou přípravy záměru, územní prostupností a svými negativními vlivy na životní prostředí, zejména pak na životní podmínky občanů žijících v blízkosti nové infrastruktury. Zároveň návrh projektů může naopak usnadnit životní podmínky obyvatel na jiném místě. Dopravní infrastruktura je nákladná a dlouhodobá investice, a proto posouzení jednotlivých variant včetně hodnocení vlivu na životní prostředí musí být důkladné a s účastí veřejnosti. Celý proces je vždy velmi náročný a může probíhat jen za předpokladu konstruktivního přístupu všech stran.“

Jak je mj. uvedeno v odůvodnění námítky, územní rezervy se z hlediska vlivů na životní prostředí ani dopadů na veřejné zdraví neposuzují (§ 36 odst. 1 stavebního zákona), neboť účelem územní rezervy je chránit území pro

záměr, který nelze bez prověření potřeby realizace a jeho plošných nároků umístit do území. Na základě principu předběžné opatrnosti je však ve Vyhodnocení vlivů ZÚR JMK na udržitelný rozvoj území (v příloze č. 3 „Informativní údaje k územním rezervám“) popsána problematika, které musí být při prověřování možností budoucího využití pro daný účel a při upřesnění vymezení koridoru věnována zvýšená pozornost. Účelem informativního přehledu je upozornit na skutečnosti, kterým je nutné při budoucím prověřování věnovat pozornost, tj. neměly by být opomenuty.

Při předběžném posouzení koridorů územních rezerv neshledal projektant u žádného z koridorů takový střet se zájmy ochrany životního prostředí dle jednotlivých složek, který by vyloučil již v této fázi realizovatelnost záměru, pro nějž byla územní rezerva vymezena.

V informativním přehledu je mj. zahrnuta oblast „Biologická rozmanitost, fauna, flóra“, kde jsou u každého hodnoceného úseku uvedeny i příslušné evropsky významné lokality, přírodní památky a další chráněná území včetně těch jmenovaných v podání. V upozornění SEA koridoru pro územní rezervu RDS34-A (dálnice D43 v úseku Kuřim – Lysice; varianta „Německá“) je uvedeno, že při dalším prověřování možnosti využití vymezeného koridoru je nutné věnovat pozornost (kromě dalšího) minimalizaci vlivů na zvláště chráněná území přírody (přírodní památky Krkatá Bába, Malhostovické kopečky, Čtvrťky za Bořím a Zlobice) a lokality soustavy NATURA 2000 (EVL Malhostovické kopečky, EVL Zlobice), a dále optimalizaci trasy v rámci koridoru s cílem minimalizace dopadů na obytnou zástavbu, zajistit splnění hlukových limitů.

Způsob respektování chráněných území v koridoru územní rezervy RDS34-A v návrhu ZÚR JMK je popsán v textové části odůvodnění, z níž citujeme: „Koridor vychází z MÚK Kuřim, prochází mezi obcemi Drásov a Malhostovice. V prostoru bezprostředně souvisejícím s EVL Malhostovické kopečky je na základě stanoviska MŽP k posouzení vlivů provedení záměru na životní prostředí podle § 10 zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí a v souladu s návrhem studie „Rychlostní silnice R43 Kuřim – Svitávka“ (HBH Projekt, s. r. o., 2012) veden v oddálené poloze od EVL Malhostovické kopečky. Koridor přechází přes přírodní památku Krkatá Bába, v projektové dokumentaci je tento úsek technicky řešen estakádou nad přírodní památkou s vyloučením potenciálního střetu. Dále koridor východně míjí obec Žernovík, ve východní poloze se vyhýbá přírodní památce Čtvrťky za Bořím a končí mimoúrovňovou křižovatkou MÚK Lysice.“

Varianty územní rezervy D43 ve variantě „Německé a „Optimalizované MŽP“ budou mimo jiné předmětem podrobného prověřování v rámci „Územní studie nadřazené dálniční a silniční sítě v jádrovém území OB3 Metropolitní rozvojové oblasti Brno“, uložené ZÚR JMK. Tato územní studie v podrobnějším měřítku prověří a upřesní i návrh koridoru pro D43 včetně všech souvisejících staveb s ohledem na možné varianty vedení, realizovatelnost technického řešení i požadavky ochrany životního prostředí a lidského zdraví. Výsledky územní studie budou podkladem pro výběr výsledné varianty D43 a upřesnění koridoru jako veřejně prospěšné stavby v aktualizaci ZÚR JMK.

Úkolem uvedené územní studie (viz rámcový obsah územní studie v bodě 438 textové části I. návrhu ZÚR JMK) je *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. Při prověřování má územní studie mj. zohlednit strukturu osídlení a limity využití území včetně zastavěných území, prověřovaná řešení směřovat k dopravní účinnosti řešení, minimalizaci negativních vlivů na obyvatelstvo, lidské zdraví a životní prostředí, na přírodu, krajinu a krajinný ráz území.*

Při zpracování územní studie budou použity aktuální mapové podklady v podrobnějším měřítku, zohledněna pak může být aktuální situace v území.

Námítka č. 3: Neakceptovatelnost odkládání dořešení ZÚR JMK s ohledem na nepřijatelné životní podmínky v okolí stávající silnice I/43 v situaci, kdy existuje kvalitní trasování D43 (tzv. „Optimalizovaná“ varianta) **se zamítá.**

Odůvodnění:

K údajnému odkládání dořešení ZÚR JMK jsme se vyjádřili již v rámci námítky č. 1.

Varianty D43 v jádrovém území rozvojové oblasti OB3 Brno s napojením na dálnici D1 jsou z důvodů především složitosti územních podmínek příměstského prostoru, vysokých nároků na dopravu generovaných potřebami krajského města a druhé největší metropole v České republice dlouhodobě prověřovány a zkoumány. Varianta „Optimalizovaná“ v úseku Černá Hora – Kuřim – dálnice D1 je pouze jednou z možných variant, která v úseku

Kuřim – D1 představuje maximální oddálení dálnice do stopy Boskovické brázdy. Vedení D43 Boskovickou brázdou skýtá oproti poloze Bystrcké relativně snazší územní průchodnost.

Rozhodnutí o výsledné variantě však musí respektovat i jiné požadavky a podmínky, zejména pak dopravně inženýrské včetně přepravní využitelnosti a dopravní účinnosti dané komunikace. Z hlediska dopravní účinnosti, kdy cca 82% dopravy ve směru sever – jih představuje doprava zdrojová a cílová vázaná na město Brno a jeho příměstské části, je D43 v takto oddálené poloze využitelná pouze částečně. Z výsledků modelování dopravy a prognózy dopravy se ukazuje, že pro výhledovou intenzitu dopravy ve stopě Boskovickou brázdou by z hlediska kapacity postačovala komunikace v kategorii silnice I. třídy, přičemž by zásadně vzrostly nároky na kapacitní silniční infrastrukturu pro zdrojovou a cílovou dopravu v poloze blíže k Brnu.

Z důvodů složitosti a komplexnosti celé problematiky, kdy výběr výsledné varianty D43 v úseku Kuřim – dálnice D1 je úzce spjatý s celkovým dopravním systémem a řešením jádrového území rozvojové oblasti OB3 Brno včetně vnitřního prostoru a komunikační sítě Brna – VMO a MMO (D43 – součást třístupňové ochrany Brna), ZÚR JMK ukládají zpracování „Územní studie nadřazené dálniční a silniční sítě v jádrovém území OB3 Metropolitní rozvojové oblasti Brno“. Tato územní studie v podrobnějším měřítku prověří všechny potřebné souvislosti, potřebu a řešení doprovodných komunikací a návazností na nižší komunikační síť, upřesní i návrh a potřebnou šířku koridoru pro D43 včetně všech souvisejících staveb s ohledem na možné varianty vedení, realizovatelnost technického řešení i požadavky ochrany životního prostředí a lidského zdraví. Výsledky územní studie budou podkladem pro výběr výsledné varianty i vymezení koridoru D43 jako veřejně prospěšné stavby v aktualizaci ZÚR JMK.

Pořizování územní studie bude zahájeno bezodkladně po vydání ZÚR JMK. Poté bude bezodkladně pořízena aktualizace ZÚR JMK.

Důvodem, proč D43 v úseku Kuřim – Lysice není vymezena jako veřejně prospěšná stavba s možným zahájením projektové a realizační přípravy je především zabránit případnému riziku, že bude realizována D43 ve směru od severu až po Kuřim dříve, než bude realizován navazující úsek Kuřim – dálnice D1. To by znamenalo zavedení dopravy v prostoru Kuřimi na stávající kapacitně nevyhovující silnici I/43 s průchodem Brnem přes VMO a vnitroměstské komunikace. Taková situace by zcela paralyzovala celý silniční a komunikační systém Brna a okolí a znamenala by zásadní zhoršení podmínek životního prostředí a lidského zdraví.

V požadavcích stanoviska MŽP se v tomto smyslu ukládá: „... vymežit koridor pro záměr D43 jako ucelený komplex staveb, prověřených na základě zadané územní studie. Koridor pro záměr D43 v úseku Kuřim – Lysice může být v ZÚR JMK vymezen nejdříve po dořešení trasování koridoru pro záměr D43 v úseku D1 – Kuřim, neboť výběr jedné z variant prvně uvedeného úseku předjímá řešení návaznosti záměru jižně od Kuřimi. Řešením tak může být převedení obou úseků záměru do územní rezervy v rámci aktuálních zásad a následně jejich zahrnutí do návrhové urychleně zpracované aktualizace ZÚR JMK...“.

Negativní dopady stávající silnice na I/43 na životní podmínky v obcích, kterými prochází, jsou nezpochybnitelné. Situace však, jak plyne z výše uvedeného, nemůže být řešena separátně, ale v rámci celkového uspořádání dálniční a silniční sítě v jádrovém území OB3 metropolitní rozvojové oblasti Brno a především ve vazbě na navrhovanou dálnici D43. Z tohoto předpokladu evidentně vychází také obsah námitky. I přes naléhavost však není možné řešení „urychlit“ nedostatečně podloženým výběrem některé z variant.

Námítka č. 4: Nesprávné vyhodnocení varianty Optimalizované v hodnocení vlivů (SEA) **se zamítá.**

Odůvodnění:

Pořizovatel ZÚR JMK nesouhlasí s tvrzením, že vyhodnocení varianty „Optimalizované MŽP“, ve „Vyhodnocení vlivů ZÚR JMK na životní prostředí“ (tzv. SEA) je nesprávné. Jedná se o subjektivní názor podatele. Správnost vyhodnocení je garantována zpracováním autorizovanou osobou projektanta.

Námítka obsahuje nepřesnost, ve vyhodnocení SEA není uvedeno, že rozdíly mezi variantami jsou malé, ale že nejsou zásadní, což je podstatný rozdíl ve formulaci.

Varianta Německá je v kontaktu s obytnou zástavbou v lokalitách Malhostovice – Drásov, Vsechovice – Skalička a Malá Lhota, varianta Optimalizovaná MŽP pak v lokalitách Lažany, Újezd u Černé Hory a Malá Lhota (lokálně). Vzdálenosti komunikace od nejbližší zástavby budou v obou variantách silně záviset na poloze trasy v rámci posuzovaného koridoru. Větší vlivy u nejbližší zástavby byly jednoznačně identifikovány u varianty Německé, na druhou stranu její celkový průchod kolem zástavby je kratší (jde „napříč“ vůči obcím), zatímco varianta

Optimalizovaná MŽP obchází Lažany, Újezd a Lipůvku v delších úsecích.

Z výše uvedených důvodů považujeme závěr, že:

- a) vhodnější je varianta Optimalizovaná MŽP
- b) rozdíl mezi touto variantou a variantou Německou není zásadní nadále za platný a oprávněný.

K této otázce je zapotřebí ještě uvést jednu skutečnost, která se týká hlukové zátěže. Při přípravě silničních staveb je protihluková ochrana projektována právě na úroveň limitů. To znamená, že pokud daná komunikace vyvolává u nejbližší zástavby nadlimitní zátěž, pak bližší komunikace bude muset být vybavena rozsáhlejšími protihlukovými zdmi a vzdálenější komunikace méně rozsáhlými – ale výsledná hodnota, naměřená u zástavby bude v obou případech stejná, a to těsně podlimitní.

Dopady obou variant na území obcí a jejich obyvatel budou spolu s dalšími kritérii podrobněji hodnoceny v rámci územní studie uložené v ZÚR JMK, jejíž součástí bude hluková a rozptylová studie.

Pořadí	N 48	Datum	08.06.2016	KEVIS kód	–	Č. j.	JMK 88846/2016
Zástupce veřejnosti (identifikační údaje)		titul, jméno, příjmení: datum narození:		Jaromír Šťastný anonymizováno			
Adresa / sídlo		anonymizováno					
Téma		Doprava silniční					
Téma – jiné							

Námítky

Nesouhlasíme s nijak neodůvodnitelným, nekonceptním a nekomplexním řešením trasování R43 v tzv. Hitlerově trase a to pouze mezi městečkem Jevíčko a obcí Čebín bez napojení na Brněnskou aglomeraci a D1. **JMK se v předkládaném návrhu ZÚR vyhnul řešení dopravy v okruhu 20 km od Brna, neřeší nutný obchvat Brna a neřeší vůbec napojení jím navrhovaných variant R43 na Brno a D1 s tím, že toto bude řešeno dodatečně.** Bez řádného zpracování celkové koncepce dopravy v druhé největší sídelní aglomeraci v ČR (Brno a Okres Brno-venkov) včetně řádného posouzení dopadů na životní prostředí při dodržení naší a evropské legislativy je snaha JmK o budování R43 trase „odnikud-nikam“ do prostoru Čebína s napojením na stávající přetíženou komunikaci vedoucí přes město Kuřím nesmyslná. Požadujeme, koncepční řešení dopravy v JmK ze severní strany na Brno obchvatem Brna a napojením na D1. Upřednostňujeme variantu „optimalizovanou“.

1. Neakceptovatelnost zahrnutí dálnice D43 od Lysic po dálnici D1 formou územní rezervy (neakceptovatelnost nedořešení ZÚR JMK)

O konečném koridoru dálnice D43 nemá být v ZÚR rozhodnuto a je zde pouze systém několika územních rezerv. Pro tento postup schází v návrhu ZÚR uspokojivé odůvodnění stejné tak jako pro návrh nedořešit územní plánování v nejvíce kritické části kraje – v 50 obcích brněnské aglomerace. Je neakceptovatelné odložit dokončení ZÚR pro celé území JMK až doby za další cca 3-4 roky s tím, že nejprve bude pořizována územní studie pro celé jádro kraje. Není objasněno, jak je možné, že v roce 2011 kraj o D43 v ZÚR rozhodoval a nyní, tj. o pět let později, rozhodnout nemůže. Je nepřijatelné, že po 16 letech existence kraje je dořešení ZÚR odkládáno o další cca 4 roky a že rozhodování o trase D43 má tedy trvat minimálně 20 let. Takový odklad bude mít nejen negativní vliv na obyvatele JMK, ale povede ke ztrátě Evropských dotací z „Operačního programu Doprava“ (s možným čerpáním pouze do roku 2023). Nedokončení ZÚR tedy znemožňuje zahájení realizace D43 minimálně do roku 2024. Požaduje se dopracování ZÚR tak, aby byl definitivně vymezen celý logicky provozovatelný úsek od dálnice D1 po Boskovice.

2. Územní rezerva pro D43 ve variantě „německá“ neměla nikdy být navržena a je ji třeba ze ZÚR vypustit

Územní rezervy se sice podle stavebního zákona neposuzují z hlediska dopadů na veřejné zdraví a na životní prostředí, ale i tak vymezení územních rezerv pro páteřní komunikace musí vždy vycházet z takového profesionálního přístupu, že územní rezerva smí být vymezena pouze v takovém koridoru, kde odborníkovi

není známa žádná zásadní překážka k realizaci výstavby předmětné komunikace.

Z tohoto hlediska územní rezerva pro D43 v trase „Německé“ neměla nikdy být v návrhu ZÚR zakreslena, neboť i neodborníkovi je na první pohled zřejmé, že realizace komunikace D43 v této trase prakticky není možná. Požaduje se tedy úprava ZÚR.

Je naprosto nepochybné, že kondor varianty „Německé“ uvažovaný před 75 lety je nepoužitelný i proto, že za toto velmi dlouhé období došlo v území k podstatným změnám a že ze zákona byla posílena ochrana jak obyvatel, tak i přírody, což nelze ignorovat.

V současné době jsou obce Malhostovice a Drásov prakticky srostlé a není zde tedy prostor pro umístění transevropské dálniční komunikace D43 systému TEN-T. Do stejné situace se D43 dostává v blízkosti obcí Všechnovice a Skalička. V oblasti Malé Lhoty projektant prakticky zachoval těleso v trase navrhované v předválečných letech, ale nevzal v úvahu, že zde již dnes výstavba rodinných domků dosáhla vzdálenosti cca 70 metrů od plánované D43. Podobný problém je i v Černé Hoře, kde je též rozsáhlá nová výstavba. Varianta „Optimalizovaná“ je zde vedena významně dále od této obytné výstavby než varianta „Německá“. Ani jedna z těchto mnoha nově urbanizovaných oblastí není zakreslena v mapových podkladech použitých pro Návrh ZÚR.

„Německá“ varianta velmi nešťastně zasahuje i do prostoru evropsky chráněných lokalit Natura 2000 v prostoru Malhostovických kopečků. Jejich hodnota z hlediska přírody a z hlediska jejich umístění v krajině by byla realizací D43 v „Německé“ trase prakticky zlikvidována.

Stejná situace na trase „Německé“ varianty je i v katastru obce Lubě, kde se nachází přírodní památka Krkatá bába. Tomuto útvaru předválečný projektant věnoval zvýšenou pozornost a alespoň v tomto prostoru navrhovaná tělesa komunikace rozdělil.

V současném stavu je těleso D43 navrhováno zcela necitlivě s protnutím přírodní památky a její hodnota jako součást velmi cenné krajiny se tak prakticky vytrácí.

3. Neakceptovatelnost odkládání dořešení ZÚR JMK s ohledem na nepříjemné životní podmínky v okolí stávající silnice I/43 v situaci, kdy existuje kvalitní trasování D43 (tzv. „Optimalizovaná“ varianta)

Oddálení vymezení koridoru D43 o minimálně 4 roky je nepříjemné, neboť občané rady obcí, včetně Lipůvky a Lažan, jsou dlouhodobě vystaveni nadměrné zátěži průchodem stávající komunikace I/43 urbanizovaným územím obce. Požaduje se definitivní vymezení koridoru D43 v ZÚR.

ZÚR nenaplnily svůj základní úkol, který byl od nich očekáván, tedy zbavení těchto obcí dopravní zátěže, a to přesto, že je k dispozici autorizovaný projekt tzv. „Optimalizované“ varianty D43 navrhuující kvalitní obchvaty obcí.

Tato „Optimalizovaná“ varianta D43 je také kvalitním severním obchvatem Kuřimi, a tedy by umožnila odvést podstatnou část tranzitní dopravy z prostoru Kuřimi. Oddálení rozhodnutí o trase D43 o cca 4 roky také znamená, že občané Kuřimi budou minimálně o 4 roky déle zbytečně zatěžováni.

„Optimalizovaná“ varianta D43 je jedinou známou variantou, která umožňuje komplexně dořešit vedení dopravy ze tří směrů, a to od Blanska, Černé hory a Tišnova, a tím umožňuje důsledné oddělení dopravy tranzitní vzhledem ke Kuřimi a Brnu a dopravy cílové do města Brna. Tranzitní doprava se zachycuje již severně od Kuřimi a je odvedena nejkratší cestou k dálnici D1, tedy nezatěžuje ani Kuřim ani Brno. Vybudování „Optimalizované“ varianty D43 (tj. vybudování nové trasy zejména pro tranzitní dopravu) současně umožňuje k důsledné ochraně Kuřimi a Brna aplikovat dopravně technická opatření, např. vyloučit tranzitní, zejména nákladní, dopravu z tohoto území, a to i s použitím dopravního značení.

4. Nesprávné rozdělování D43 na nelogické a samostatně neprovozovatelné úseky

Ve stanovisku k posuzování vlivů na veřejné zdraví a na životní prostředí (Stanovisko SEA) vydaného Ministerstvem životního prostředí v lednu 2016 mělo Ministerstvo závažné námitky proti postupu, kdy část koridoru D43 byla dána do územní rezervy (úsek od dálnice D1 po Kuřim) přičemž v navazující oblasti severně od Kuřimi bylo navrhováno o D43 rozhodnout. MŽP požadovalo D43 nedělit na úseky a posoudit D43 jako celek. Kraj této námitce vyhověl.

Na severu MŽP sice explicitně zmínilo obec Lysice, nicméně je nepochybně nesprávné dělit řízení o D43 v ZÚR jakkoliv na nelogicky vytyčené a samostatně neprovozovatelné úseky.

Logickým úsekem tedy není kraťouchký úsek D43 od Lysic po Boskovice ani úsek od Boskovic po Jevíčko, kde je dnes pouhá komunikace II. třídy (a tato komunikace kapacitně dostačuje, je nutné jen dořešit obchvaty obcí).

Požadujeme proto, aby byla napravena nově vzniklá chybná situace, tj. že hranice mezi územními rezervami a definitivně navrhovaným koridorem D43 je nesmyslně v polích pod Lysicemi.

Požaduje se proto vyřešit D43 v celém logickém úseku od dálnice D1 po oblast Boskovicka.

V projektu ing. Kalčíka z roku 2015 je správně navrhována D43 od dálnice D1 až po křížení s dnešní I/43 u Skalice nad Svitavou (a zde s přímým napojením Boskovic po silnici II/150).

Následná trasa od tohoto zakončení dále k severu by měla být projednána při opravě dosavadního pořízování ZÚR, a to ve variantách, kde bude zahrnuta jak varianta D43 na Svitavy, tak i varianta, kde se D43 u Skalice nad Svitavou ukončí a doprava se rozdělí na silnice I. a II. třídy ve směru na Kunštát, Svitavy, Jevíčko a Boskovice.

Vedení D43 trase na Jevíčko postrádá jakékoliv odůvodnění, neb nahrazovat zde existující a kapacitně vyhovující silnici II. třídy dálnicí je naprosto nepřiměřené.

5. Nesprávné vyhodnocení varianty Optimalizované vyhodnocení vlivů (SEA)

Vyhodnocení varianty „Optimalizované“ bylo v celém procesu pořízování ZÚR nesprávné. V provedeném posouzení SEA zveřejněném v květnu 2015 bylo naprosto nesprávně tvrzeno, že rozdíly mezi variantou „Optimalizovanou“ a variantou „Německou“ jsou malé. Toto je zcela v rozporu s realitou, neboť za malý rozdíl se nedá např. pokládat situace, kdy v jednom případě je koridor transevropské komunikace TEN-T určené pro dálkovou tranzitní dopravu napříč Evropou **veden pouze desítky metrů od obytných budov** a v druhém případě je **veden ve vzdálenosti cca půl kilometru a dále od okraje obce**.

Je naprosto zřejmé, že „Optimalizovaná“ varianta D43 se sídelním útvarům striktně vyhýbá, zatímco varianta „Německá“ tak nečiní, a tedy má významné negativní vlivy na obce. Lze poukázat např. na porovnání situace, kdy **varianta „Německá“ je v těsném kontaktu s obytnou zástavbou** obcí Malhostovice a Drásov, což je v příkrém kontrastu s **kvalitně navrženou variantou „Optimalizovanou“, která je navržena cca 1 km od obce Lipůvka**.

Na tuto skutečnost bylo již upozorňováno v roce 2015, ale toto bylo ignorováno. Požaduje se tedy náprava ZÚR a nové projednání ZÚR. Je současně požadováno takové vymezení návrhového koridoru D43 od dálnice D1 až po Lysice, které bude provedeno na základě řádného hodnocení vlivů ne veřejné zdraví.

Územím dotčeným připomínkou je území všech obcí, které jsou dotčeny chybně navrhovanou „německou“ trasou D43, včetně obcí Kuřim, Čebín, Drásov, Malhostovice, Skalička, Všechnovice, Lubě, Hluboké Dvory a Malá Lhota a obce dotčené neřešením D43, tj. např. Lipůvka, Lažany a Kuřim.

Vyhodnocení námitek

Úvodní „text námítky“ (bez číslování) napadá údajně chybějící koncepční řešení dopravy v Jihomoravském kraji, v detailu pak „nekonceptní a nekomplexní“ řešení trasování dálnice R43, a řádnost posouzení dopadů na životní prostředí. Z kontextu jednotlivých námitek lze usuzovat, že důvodem pro prezentované názory je vymezení některých záměrů v ZÚR JMK formou územní rezervy a stanovení podmínky zpracování územní studie v jádrovém území kraje. Teze úvodního textu jsou rozvedeny v obsahu jednotlivých číslovaných námitek, jejichž vyhodnocení uvádíme níže.

Námítka č. 1: Neakceptovatelnost zahrnutí dálnice D43 od Lysic po dálnici D1 formou územní rezervy (neakceptovatelnost nedořešení ZÚR JMK), **se zamítá**.

Odůvodnění:

Pořízovatel ZÚR JMK zdůrazňuje, že návrhem ZÚR JMK je řešeno celé území kraje včetně jeho centrální části, kterou je OB3 Metropolitní rozvojová oblast Brno, vymezená Politikou územního rozvoje ČR. Návrh ZÚR JMK obsahuje mimo jiné řešení celé páteřní silniční infrastruktury. Koncepce dopravy Jihomoravského kraje obsažená v ZÚR JMK je výsledkem komplexního posouzení potenciálu území a zhodnocení koncepčních scénářů uspořádání silniční sítě v Jihomoravském kraji, včetně zhodnocení výhledového zatížení silniční sítě v jednotlivých koncepčních scénářích (tzv. dopravní model), které byly modelovány pro potřeby posouzení jejich účinnosti, dopadů do území, nároků a přínosů pro rozvoj území kraje. V souladu se stavebním zákonem a zadáním jsou v ZÚR JMK vymezeny pro dopravní a technickou infrastrukturu plochy a koridory návrhové

(veřejně prospěšné stavby) a územní rezervy.

Stavební zákon v § 36 odst. 2 umožňuje v zásadách územního rozvoje uložit prověření vybraných ploch a koridorů územní studií. Zadání ZÚR JMK v bodě 15. uložilo projektantovi vyhodnotit potřebu uložení územní studie. V průběhu pořizování současných ZÚR vyhodnotil projektant ve vztahu k území Metropolitní rozvojové oblasti Brno OB3 všechny dostupné podklady a dospěl k závěru, že je účelné a nezbytné uložit zpracování územní studie. Cílem územní studie je prověřit v územním detailu potřebnost a realizovatelnost vybraných záměrů navrhované koncepce silniční dopravy na území Jihomoravského kraje, jež byly vymezeny v podobě územních rezerv. Podrobné odůvodnění závěru je uvedeno v Odůvodnění Návrhu ZÚR JMK v kapitole G.9. (k bodu 438).

K uvedenému doplňujeme, že Aktualizací č. 1 PÚR ČR je stanoven úkol pro Metropolitní rozvojovou oblast Brno – pořídit územní studii řešící zejména vazby veřejné infrastruktury. Návrhem ZÚR JMK uložená „Územní studie nadřazené dálniční a silniční síti v jádrovém území OB3 Metropolitní rozvojové oblasti Brno“ tak plní úkol stanovený Jihomoravskému kraji PÚR ČR.

MŽP vydalo k návrhu ZÚR JMK stanovisko podle § 10g zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí a o změně některých souvisejících zákonů ve znění pozdějších předpisů (stanovisko SEA) dne 05.01.2016. K územní studii MŽP ve stanovisku uvedlo cit.: „*Návrh ZÚR JMK obsahuje řadu záměrů s potenciálem přispět ke zlepšení kvality ovzduší (zkvalitnění a zkapacitnění veřejné dopravy [nové terminály IDS, modernizace a výstavba železničních tratí], vyvedení dopravy mimo obytnou zástavbu [obchvaty obcí], stavby plynovodů a teplovodů [předpoklad nahrazení alespoň části lokálních topenišť] aj.), pokračující absence ZÚR JMK by naopak mohla bránit rozvoji v některých oblastech a v konečném důsledku implikovat zhoršování imisní zátěže. V dané situaci proto MŽP považuje za nejvhodnější dokončit pořizování stávajícího návrhu ZÚR JMK a následně urychleně zpracovat aktualizaci zásad, respektující výsledky vypracované územní studie.*“ Ve stanovisku MŽP stanovilo mj. požadavek „*Bezodkladně po pořízení územní studie zajistit komplexní dořešení problematiky uspořádání nadřazené silniční sítě v jádrovém území metropolitní oblasti Brno převedením vybraného řešení do návrhové části ZÚR JMK v rámci jejich aktualizace tak, aby byly vytvořeny územní podmínky a předpoklady pro možnou přípravu a zahájení realizace celého souboru rozhodujících dopravních staveb vybraného koncepčního scénáře, které v cílové podobě umožní vytvořit plnohodnotné podmínky pro ochranu zdraví obyvatel a životního prostředí.*“

Pořizovatel ZÚR JMK nesouhlasí s názorem, že „odkládá dokončení ZÚR JMK pro celé území kraje“. Z výše uvedeného je zřejmé, že s ohledem na komplikovanost centrálního území kraje a potřebnost prověření záměrů, které se v něm kumulují, v podrobnějším měřítku, pořizovatel pouze využívá ve prospěch kvality budoucího řešení relevantní nástroje územního plánování.

K trasování dálnice D43 (rychlostní silnice R43) uvádíme, že koncepce dopravy v Jihomoravském kraji, uplatněná v ZÚR JMK, navazuje na dlouhodobě sledované zásady a principy rozvoje území včetně nadřazené dopravní infrastruktury. Aktuálně zohledňuje a zapracovává strategie a principy platných oborových dokumentů schválených vládou ČR, především Dopravní politiku České republiky pro období 2014 – 2020 s výhledem do roku 2050 (Usnesení vlády ČR č. 449/2013 Sb.), Dopravní sektorovou strategii, 2. fázi (Usnesení vlády ČR č. 850/2013 Sb.) a dále Politiku územního rozvoje.

V Dopravní politice České republiky je k problematice urychlení přípravy staveb uvedeno: „*... dopravní infrastruktura přináší občanům pozitiva, avšak projekty mohou být teoreticky realizovány ve více variantách, které se liší náklady, délkou přípravy záměru, územní prostupností a svými negativními vlivy na životní prostředí, zejména pak na životní podmínky občanů žijících v blízkosti nové infrastruktury. Zároveň návrh projektů může naopak usnadnit životní podmínky obyvatel na jiném místě. Dopravní infrastruktura je nákladná a dlouhodobá investice, a proto posouzení jednotlivých variant včetně hodnocení vlivu na životní prostředí musí být důkladné a s účastí veřejnosti. Celý proces je vždy velmi náročný a může probíhat jen za předpokladu konstruktivního přístupu všech stran.*“

V rámci Dopravní sektorové strategie je chybějící úsek silnice R43 Brno – Staré Město identifikován jako nedostatek jednak z hlediska kompletnosti sítě TEN-T, jednak z hlediska dobudování plánované sítě dálnic a rychlostních silnic. Je zde však také uvedeno, že „*s ohledem na prioritizaci opatření, výsledky ekonomického hodnocení, dostupné finanční zdroje a složitost povolovacích procesů nebude v horizontu do roku 2030 zřejmě možné dostavět rychlostní silnici R43 v úseku Svitávka – Staré Město.*“

Dále z Dopravní sektorové strategie citujeme: „**R43 Troubsko – Staré Město** (clustery CS025P Troubsko – Kuřim, projekt S165; CS4199aN Kuřim – Svitávka, projekt S322; CS199bN Svitávka – Staré Město, projekt S321): Ve

vztahu k těmto clusterům, resp. projektům, je třeba primárně zajistit jejich nezpochybnitelnou územní stabilizaci v Zásadách územního rozvoje Jihomoravského kraje. V severní části na území Pardubického kraje je trasa územně stabilizována. Poté je třeba v rámci územně definovaných koridorů provést hodnocení konkrétního trasování v rámci procesu EIA. Souhlasné stanovisko MŽP v rámci procesu EIA bylo prozatím vydáno pouze ve vztahu k projektu S322 (Kuřim – Svitávka). S ohledem na očekávatelné komplikace v průběhu investorské přípravy těchto projektů a s ohledem na výsledky hodnocení předmětných clusterů v Knize 8 není počítáno s realizací těchto projektů v období 2014 – 2020. V rámci přípravných prací je třeba volit obhajitelné technicko-ekonomické řešení celého tahu.“ Dále se zde uvádí, že „.... R43 v současné době nemůže plnit roli projektu pro zvýšení absorpční kapacity finančních prostředků, neboť není dostatečně investorsky připravena. Z uvedeného důvodu jsou pro zvýšení absorpční kapacity sledovány jiné připravenější projekty, byť jejich důležitost v rámci systému byla shledána jako nižší než potřeba nové stopy silniční komunikace mezi D1 a I/35 (R35).“

Výše uvedené časové horizonty a jejich odůvodnění prokazují, že možnost čerpání dotací z „Operačního programu Doprava 2014-2020“ pro záměr R43 (dle současné právní úpravy dálnice D43) není determinována pouze postupem zvoleným v ZÚR JMK (prověření dopravní sítě cestou územní studie), ale roli zde hrají další významné faktory mimo oblast územního plánování, které možnost využití programu (v němž výdaje na projekty musí být vynaloženy nejpozději do 31.12.2023) z časových důvodů prakticky vylučují.

K odlišnému přístupu k „rozhodování kraje o D43“ v současnosti oproti roku 2011 uvádíme: JMK v souladu se stavebním zákonem zahájil v roce 2007 pořizování ZÚR, které v roce 2011 vydal. Po vydání zrušujícího rozsudku NSS v roce 2012 JMK neprodleně zahájil pořizování nových ZÚR JMK. NSS nezpochybnil koncepci ZÚR JMK, ale uvedl nový náhled na posouzení kumulativních a synergických vlivů v procesu SEA. Do rozhodnutí soudu probíhalo hodnocení SEA v ZÚR v ostatních krajích obdobně, proto JMK nepředpokládal nedostatky v dokumentaci; tento předpoklad byl potvrzen i souhlasným stanoviskem SEA k následně zrušeným ZÚR JMK. Nejvyšší správní soud tak svým rozsudkem k ZÚR JMK vyslovil jiný právní názor, než jaký do té doby státní správa zastávala.

JMK si je vědom důsledku rozsudku soudu a složitosti posuzování kumulativních a synergických vlivů. Součástí dokumentace Vyhodnocení vlivů ZÚR JMK na životní prostředí (dokumentace SEA) je proto „Metodické vysvětlení“ (Příloha č. 1), kde je popsán metodický přístup ke zpracování jednotlivých kapitol dokumentace, v opodstatněných případech jsou popsány úvahy, které zpracovatele vedly ke zvolenému způsobu zpracování vyhodnocení. Dokumentací SEA se podrobně zabývalo MŽP ve stanovisku SEA ze dne 05.01.2016, k vyhodnocení nemělo z hlediska zvoleného metodického přístupu výhrady.

Co se týče možnosti rozhodnutí o výběru variant v rámci současně zpracovaných ZÚR JMK, je třeba vzít v úvahu skutečnost, že do procesu pořizování nových ZÚR JMK také výrazně zasáhla novela SZ (účinná od 01. 01. 2013), která omezila podrobnost řešení příslušející jednotlivým druhům ÚPD. V rámci ZÚR JMK není možné dosáhnout takové úrovně znalostí o území, záměrech a jejich kumulovaných a synergických vlivech, která je potřebná k dostatečně kvalifikovanému a podloženému rozhodnutí o variantách.

Podkladem pro aktualizaci ZÚR JMK a invariantní vymezení zásadních infrastrukturních záměrů dálniční a silniční sítě v jádrovém území rozvojové oblasti Brno jako veřejně prospěšné stavby s předpokladem možného zahájení jejich projektové a realizační přípravy bude výsledek územní studie.

Námítka č. 2: Územní rezerva pro D43 ve variantě „německá“ neměla nikdy být navržena a je ji třeba ze ZÚR vypustit, se zamítá.

Odůvodnění:

Vyslovený názor, že „realizace komunikace D43 v této trase prakticky není možná“, je subjektivním názorem podatele, se kterým nelze souhlasit. Důvody uvedené v podání akcentují ve vztahu k trasování dálnice D43 hledisko ochrany zastavěných území obcí, obyvatel a přírodních hodnot území. Je však nezbytné vzít v potaz, že kritéria pro plánování dopravních tras jsou multidisciplinárního charakteru, zváženy a zohledněny musí být nejrůznější aspekty, nejen negativní vlivy na obyvatelstvo, ale v neposlední řadě také přepravní účinnost a vlivy na různé složky životního prostředí, které je třeba posoudit v širších souvislostech. Při malé podrobnosti, kterou umožňuje měřítko ZÚR JMK, není možné porovnat uvedené parametry na potřebné úrovni.

V Dopravní politice České republiky pro období 2014 –2020 s výhledem do roku 2050 (Usnesení vlády ČR č. 449/2013 Sb.) je zcela případně konstatováno, že „ ... dopravní infrastruktura přináší občanům pozitiva, avšak projekty mohou být teoreticky realizovány ve více variantách, které se liší náklady, délkou přípravy záměru, územní prostupností a svými negativními vlivy na životní prostředí, zejména pak na životní podmínky občanů

žijících v blízkosti nové infrastruktury. Zároveň návrh projektů může naopak usnadnit životní podmínky obyvatel na jiném místě. Dopravní infrastruktura je nákladná a dlouhodobá investice, a proto posouzení jednotlivých variant včetně hodnocení vlivu na životní prostředí musí být důkladné a s účastí veřejnosti. Celý proces je vždy velmi náročný a může probíhat jen za předpokladu konstruktivního přístupu všech stran.“

Jak je mj. uvedeno v odůvodnění námítky, územní rezervy se z hlediska vlivů na životní prostředí ani dopadů na veřejné zdraví neposuzují (§ 36 odst. 1 stavebního zákona), neboť účelem územní rezervy je chránit území pro záměr, který nelze bez prověření potřeby realizace a jeho plošných nároků umístit do území. Na základě principu předběžné opatrnosti je však ve Vyhodnocení vlivů ZÚR JMK na udržitelný rozvoj území (v příloze č. 3 „Informativní údaje k územním rezervám“) popsána problematika, které musí být při prověřování možností budoucího využití pro daný účel a při upřesnění vymezení koridoru věnována zvýšená pozornost. Účelem informativního přehledu je upozornit na skutečnosti, kterým je nutné při budoucím prověřování věnovat pozornost, tj. neměly by být opomenuty.

Při předběžném posouzení koridorů územních rezerv neshledal projektant u žádného z koridorů takový střet se zájmy ochrany životního prostředí dle jednotlivých složek, který by vyloučil již v této fázi realizovatelnost záměru, pro nějž byla územní rezerva vymezena.

V informativním přehledu je mj. zahrnuta oblast „Biologická rozmanitost, fauna, flóra“, kde jsou u každého hodnoceného úseku uvedeny i příslušné evropsky významné lokality, přírodní památky a další chráněná území včetně těch jmenovaných v podání. V upozornění SEA koridoru pro územní rezervu RDS34-A (dálnice D43 v úseku Kuřim – Lysice; varianta „Německá“) je uvedeno, že při dalším prověřování možnosti využití vymezeného koridoru je nutné věnovat pozornost (kromě dalšího) – minimalizaci vlivů na zvláště chráněná území přírody (přírodní památky Krkatá Bába, Malhostovické kopečky, Čtvrtky za Bořím a Zlobice) a lokality soustavy NATURA 2000 (EVL Malhostovické kopečky, EVL Zlobice), a dále optimalizaci trasy v rámci koridoru s cílem minimalizace dopadů na obytnou zástavbu, zajistit splnění hlukových limitů.

Způsob respektování chráněných území v koridoru územní rezervy RDS34-A v návrhu ZÚR JMK je popsán v textové části odůvodnění, z níž citujeme: „Koridor vychází z MÚK Kuřim, prochází mezi obcemi Drásov a Malhostovice. V prostoru bezprostředně sousedícím s EVL Malhostovické kopečky je na základě stanoviska MŽP k posouzení vlivů provedení záměru na životní prostředí podle § 10 zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí a v souladu s návrhem studie „Rychlostní silnice R43 Kuřim – Svitávka“ (HBH Projekt, s. r. o., 2012) veden v oddálené poloze od EVL Malhostovické kopečky. Koridor přechází přes přírodní památku Krkatá Bába, v projektové dokumentaci je tento úsek technicky řešen estakádou nad přírodní památkou s vyloučením potenciálního střetu. Dále koridor východně míjí obec Žernovník, ve východní poloze se vyhýbá přírodní památce Čtvrtky za Bořím a končí mimoúrovňovou křižovatkou MÚK Lysice.“

Varianty územní rezervy D43 ve variantě „Německé a „Optimalizované MŽP“ budou mimo jiné předmětem podrobného prověřování v rámci „Územní studie nadřazené dálniční a silniční sítě v jádrovém území OB3 Metropolitní rozvojové oblasti Brno“, uložené ZÚR JMK. Tato územní studie v podrobnějším měřítku prověří a upřesní i návrh koridoru pro D43 včetně všech souvisejících staveb s ohledem na možné varianty vedení, realizovatelnost technického řešení i požadavky ochrany životního prostředí a lidského zdraví. Výsledky územní studie budou podkladem pro výběr výsledné varianty D43 a upřesnění koridoru jako veřejně prospěšné stavby v aktualizaci ZÚR JMK.

Úkolem uvedené územní studie (viz rámcový obsah územní studie v bodě 438 textové části I. návrhu ZÚR JMK) je *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. Při prověřování má územní studie mj. zohlednit strukturu osídlení a limity využití území včetně zastavěných území, prověřovaná řešení směřovat k dopravní účinnosti řešení, minimalizaci negativních vlivů na obyvatelstvo, lidské zdraví a životní prostředí, na přírodu, krajinu a krajinný ráz území.*

Při zpracování územní studie budou použity aktuální mapové podklady v podrobnějším měřítku, zohledněna pak může být aktuální situace v území.

Námítka č. 3: Neakceptovatelnost odkládání dořešení ZÚR JMK s ohledem na nepřijatelné životní podmínky v okolí stávající silnice I/43 v situaci, kdy existuje kvalitní trasování D43 (tzv. „Optimalizovaná“ varianta) **se zamítá.**

Odůvodnění:

K údajnému odkládání dořešení ZÚR JMK jsme se vyjádřili již v rámci námitky č. 1.

Varianty D43 v jádrovém území rozvojové oblasti OB3 Brno s napojením na dálnici D1 jsou z důvodů především složitosti územních podmínek příměstského prostoru, vysokých nároků na dopravu generovaných potřebami krajského města a druhé největší metropole v České republice dlouhodobě prověřovány a zkoumány. Varianta „Optimalizovaná“ v úseku Černá Hora – Kuřim – dálnice D1 je pouze jednou z možných variant, která v úseku Kuřim – D1 představuje maximální oddálení dálnice do stopy Boskovické brázdy. Vedení D43 Boskovickou brázdou skýtá oproti poloze Bystřické relativně snazší územní průchodnost.

Rozhodnutí o výsledné variantě však musí respektovat i jiné požadavky a podmínky, zejména pak dopravně inženýrské včetně přepravní využitelnosti a dopravní účinnosti dané komunikace. Z hlediska dopravní účinnosti, kdy cca 82% dopravy ve směru sever – jih představuje doprava zdrojová a cílová vázaná na město Brno a jeho příměstské části, je D43 v takto oddálené poloze využitelná pouze částečně. Z výsledků modelování dopravy a prognózy dopravy se ukazuje, že pro výhledovou intenzitu dopravy ve stopě Boskovickou brázdou by z hlediska kapacity postačovala komunikace v kategorii silnice I. třídy, přičemž by zásadně vzrostly nároky na kapacitní silniční infrastrukturu pro zdrojovou a cílovou dopravu v poloze blíže k Brnu.

Z důvodů složitosti a komplexnosti celé problematiky, kdy výběr výsledné varianty D43 v úseku Kuřim – dálnice D1 je úzce spjatý s celkovým dopravním systémem a řešením jádrového území rozvojové oblasti OB3 Brno včetně vnitřního prostoru a komunikační sítě Brna – VMO a MMO (D43 – součást třístupňové ochrany Brna), ZÚR JMK ukládají zpracování „Územní studie nadřazené dálniční a silniční sítě v jádrovém území OB3 Metropolitní rozvojové oblasti Brno“. Tato územní studie v podrobnějším měřítku prověří všechny potřebné souvislosti, potřebu a řešení doprovodných komunikací a návazností na nižší komunikační síť, upřesní i návrh a potřebnou šířku koridoru pro D43 včetně všech souvisejících staveb s ohledem na možné varianty vedení, realizovatelnost technického řešení i požadavky ochrany životního prostředí a lidského zdraví. Výsledky územní studie budou podkladem pro výběr výsledné varianty i vymezení koridoru D43 jako veřejně prospěšné stavby v aktualizaci ZÚR JMK.

Pořizování územní studie bude zahájeno bezodkladně po vydání ZÚR JMK. Poté bude bezodkladně pořízena aktualizace ZÚR JMK.

Důvodem, proč D43 v úseku Kuřim – Lysice není vymezena jako veřejně prospěšná stavba s možným zahájením projektové a realizační přípravy je především zabránit případnému riziku, že bude realizována D43 ve směru od severu až po Kuřim dříve, než bude realizován navazující úsek Kuřim – dálnice D1. To by znamenalo zavedení dopravy v prostoru Kuřimi na stávající kapacitně nevyhovující silnici I/43 s průchodem Brnem přes VMO a vnitroměstské komunikace. Taková situace by zcela paralyzovala celý silniční a komunikační systém Brna a okolí a znamenala by zásadní zhoršení podmínek životního prostředí a lidského zdraví.

V požadavcích stanoviska MŽP se v tomto smyslu ukládá: „... vymežit koridor pro záměr D43 jako ucelený komplex staveb, prověřených na základě zadané územní studie. Koridor pro záměr D43 v úseku Kuřim – Lysice může být v ZÚR JMK vymezen nejdříve po dořešení trasování koridoru pro záměr D43 v úseku D1 – Kuřim, neboť výběr jedné z variant prvně uvedeného úseku předjímá řešení návaznosti záměru jižně od Kuřimi. Řešením tak může být převedení obou úseků záměru do územní rezervy v rámci aktuálních zásad a následně jejich zahrnutí do návrhové urychleně zpracované aktualizace ZÚR JMK...“.

Negativní dopady stávající silnice na I/43 na životní podmínky v obcích, kterými prochází, jsou nezpochybnitelné. Situace však, jak plyne z výše uvedeného, nemůže být řešena separátně, ale v rámci celkového uspořádání dálniční a silniční sítě v jádrovém území OB3 metropolitní rozvojové oblasti Brno a především ve vazbě na navrhovanou dálnici D43. Z tohoto předpokladu evidentně vychází také obsah námítky. I přes naléhavost však není možné řešení „urychlit“ nedostatečně podloženým výběrem některé z variant.

Námítka č. 4: Nesprávné rozdělování D43 na nelogické a samostatně neprovozovatelné úseky **se zamítá.**

Odůvodnění:

Pořizovatel ZÚR JMK zdůrazňuje, že formulace „*ministerstvo životního prostředí mělo závažné námitky proti postupu, kdy část koridoru D43 byla dána do územní rezervy (úsek od dálnice D1 po Kuřim) přičemž v navazující oblasti severně od Kuřimi bylo navrhováno o D43 rozhodnout*“ a stejně tak formulace „*MŽP požadovalo D43 nedělit na úseky a posoudit D43 jako celek*“ neodpovídají skutečnosti. K vymezení kapacitní silnice R43 v návrhu

ZÚR JMK stanovilo MŽP ve stanovisku SEA v bodě 3) požadavek nevymezovat v ZÚR JMK koridor pro záměr R43 v úseku Kuřim – Lysice před vymezením koridoru pro záměr R43 v úseku D1 – Kuřim. V textu stanoviska k tomuto požadavku MŽP uvádí cit.: „V požadavcích tohoto stanoviska se proto ukládá vymezit koridor pro záměr R43 jako celý komplex staveb, prověřených na základě zadané územní studie. Koridor pro záměr R43 v úseku Kuřim – Lysice může být v ZÚR JMK vymezen nejdříve po dořešení trasování koridoru pro záměr R43 v úseku D1 – Kuřim, neboť výběr jedné z variant trasování prvně uvedeného úseku předjímá řešení návaznosti záměru jižně od Kuřimi. Řešením tak může být převedení obou úseků záměru do územní rezervy v rámci aktuálních zásad a následně jejich zahrnutí do návrhové části urychleně zpracované aktualizace ZÚR JMK. V tomto smyslu je formulován požadavek 3) tohoto stanoviska.“

Z uvedeného textu je evidentní, že ze strany MŽP se nejedná o „závažné námitky“ a ministerstvo nepožadovalo „D43 nedělit na úseky a posoudit D43 jako celek“ ani nemělo námitky proti tomu, že některé úseky jsou v ZÚR JMK vymezeny formou návrhového koridoru a jiné formou územní rezervy. Podmínka MŽP nebyla směřována proti členění koridoru R43 na úseky, MŽP ve stanovisku pouze akcentovalo vzájemnou determinaci úseku Kuřim – Lysice a úseku jižně od Kuřimi a navrhlo způsob řešení. Řešení navržené MŽP, tj. „převedení obou úseků záměru do územní rezervy v rámci aktuálních zásad“ bylo zapracováno do ZÚR JMK. Oba úseky jsou současně zahrnuty v rozsahu územní studie, jejíž zpracování je uloženo Návrhem ZÚR JMK. Účelem „Územní studie nadřazené dálniční a silniční síti v jádrovém území OB3 Metropolitní rozvojové oblasti Brno“ je prověřit v územním detailu potřebnost a realizovatelnost vybraných záměrů navrhované koncepce silniční dopravy na území Jihomoravského kraje, jež byly vymezeny v podobě územních rezerv. Jedním z úkolů územní studie je (viz bod 438 textové části I. návrhu ZÚR JMK) „prověřit varianty dálnice D43 v úseku dálnice D1 – Kuřim se zohledněním návazností na varianty D43 navazujícího úseku Kuřim – Lysice z hlediska dopravní účinnosti v celém systému silniční a komunikační sítě OB3 metropolitní rozvojové oblasti Brno a města Brna, územních nároků a v koordinaci s navazujícími záměry“. Územní studie se stane podkladem pro následnou aktualizaci ZÚR JMK.

Řešení ZÚR JMK obsahuje pro jednotlivé záměry v rozsahu celého kraje jak úseky návrhové, tak úseky vymezené formou územních rezerv, včetně stanovené podmínky zpracování územní studie jako podkladu pro rozhodování o variantách. Toto řešení je řešením kompletním a je v souladu se stavebním zákonem a jeho prováděcími předpisy.

Možností vymezení jednotlivých koridorů a jejich dílčích úseků v ZÚR se zabýval rozsudek Nejvyššího správního soudu č. 1 Ao 7/2011-526 k ZÚR JMK ze dne 21. června 2012, a to v souvislosti s posouzením vlivů ZÚR na životní prostředí. V článku [218] rozsudku soud uvedl cit.: „Navrhovatelé mají pravdu v tom, že posouzení vlivů ZÚR na životní prostředí je založeno na hodnocení jednotlivých koridorů (event. jejich dílčích úseků). Soud v tom však nespátňuje rozpor se zákonem. Ba naopak považuje takový postup za jediný možný, neboť pouze takto lze relativně podrobně posoudit vlivy jednotlivých záměrů, pro jejichž realizaci stanoví ZÚR předpoklady, a učinit rozhodnutí o výběru varianty. Posouzení musí být zaměřeno na vlivy všech ploch a koridorů obsažených v návrhu ZÚR, včetně jejich vzájemného ovlivňování. Koncepci jako celek lze totiž považovat za souhrn jednotlivých ploch a koridorů v jejich vzájemných souvislostech a interakci“.

K rozdělení koridoru R43 na úseky uvádíme následující:

Silnice R43 (v souladu s novou právní úpravou nyní D43) je konkretizací záměru silničního propojení dálnice D1 a dálnice D35, který je ze své podstaty rozdělen již členěním České republiky dle krajů, další členění na úseky v rámci území Jihomoravského kraje pak logicky vychází z návazností na dopravní síť celého kraje, ze stupně podrobnosti existujících územně plánovacích podkladů a jiných dokumentů (např. hodnocení EIA), z existence variant a dalších okolností, jak je popsáno dále.

Dílčí úseky D43 vymezené v ZÚR JMK jako veřejně prospěšné stavby (tj. úseky návrhové) představují logické a samostatné stavby, které lze etapově realizovat a vhodně dočasně napojit na stávající úseky I/43. Úsek Lysice – Sebranice (DS02) může být ve směru na Pardubický kraj dočasně napojen na stávající I/43 (MÚK Sebranice – směr Svitavy). Ve směru na Brno bude přes navrhovanou MÚK Lysice napojen prostřednictvím silnice II/376 na stávající silnici I/43. Tento dílčí úsek dálnice D43 přispěje ke zvýšení plynulosti a bezpečnost dopravy v etapově realizovaném úseku a napomůže alespoň částečně zkvalitnění dopravy ve vztahu Boskovice/Svitávka – Lysice/Černá Hora – (Brno).

Úsek Sebranice – Velké Opatovice – hranice kraje je navržený v ZÚR JMK jako veřejně prospěšná stavba. Jeho realizace je podmíněná realizační koordinací s plánovanou D43 navazující na hranici s Pardubickým krajem ve směru na Moravskou Třebovou s napojením na dálnici D35.

Vedení dálnice D43 ve směru na Velké Opatovice a Moravskou Třebovou je plně v souladu s Aktualizací č. 1 PÚR ČR. Vedení D43 mezi dálnicemi D1 a D35 bylo na základě úkolu z PÚR ČR 2008 (zodpovědné orgány MD, MŽP a kraje Jihomoravský a Pardubický) prověřováno ve dvou základních variantách s napojovacími místy v prostoru Svitav a v prostoru Moravské Třebové. Zpracovaná dokumentace jednoznačně odmítla vedení dálnice D43 ve směru na Svitavy, a to především z důvodů rizika narušení vodních zdrojů Březovského vodovodu, který je zdrojem pitné vody pro krajské město Brno. Zodpovědné orgány tak jednoznačně potvrdily výslednou polohu vedení D43 s napojením na D35 v prostoru Moravské Třebové. Tomu odpovídá i vedení D43 v úseku Sebranice – hranice kraje přes prostor Velkých Opatovic (tedy dle námítky „na Jevíčko“).

D43 v úseku Kuřim – Lysice je vymezena jako územní rezerva a to především proto, aby bylo minimalizováno případné riziko, že bude realizována D43 ve směru od severu až po Kuřim dříve, než bude realizován navazující úsek Kuřim – dálnice D1 (viz výše k požadavku MŽP). To by znamenalo zavedení dopravy v prostoru Kuřimi na stávající kapacitně nevyhovující silnici I/43 s průchodem Brnem přes VMO a vnitroměstské komunikace. Taková situace by zcela paralyzovala celý silniční a komunikační systém Brna a okolí a znamenala by zásadní zhoršení podmínek životního prostředí a lidského zdraví.

V podání napadanou hranici mezi územními rezervami a „definitivně“ navrhovaným koridorem dálnice D43 v oblasti Lysic tvoří zcela logicky plocha pro mimoúrovňovou křižovatku Lysice, jejíž poloha byla upřesněna při zpracování studie „Rychlostní silnice R43 Kuřim – Svitávka“ (HBH Projekt, s. r. o., 2012). V této křižovatce se setkává od jihu přicházející koridor pro variantní územní rezervy (které se ke konci úseku dostávají do společné stopy) s invariantním návrhovým koridorem D43 pokračujícím severním směrem.

Dálnici D43 není možné ukončit u Skalice nad Svitavou, tak jak je v podání požadováno s odkazem na studii ing. Kalčíka z roku 2015. Takové řešení je z hlediska ZÚR JMK neakceptovatelné, neboť by znamenalo rozpor s Aktualizací č. 1 PÚR ČR. V PÚR ČR je stanoveno (souvislé) vymezení silnice R43 v rozsahu Brno – Moravská Třebová jako provázání silničních tahů D1 a R35, není tedy možné navrhovat částečné převedení její funkce (severně od Skalice nad Svitavou) na silnice nižších kategorií. Směr na Svitavy byl z PÚR ČR vypuštěn její Aktualizací č. 1 a nemůže tedy být již dále sledován (viz výše). Záměr D43 by současně nebyl koordinován s navazujícím úsekem v Pardubickém kraji dle ZÚR Pardubického kraje vydaných dne 29.04.2010.

Námítka č. 5: Nesprávné vyhodnocení varianty Optimalizované v hodnocení vlivů (SEA) **se zamítá.**

Odůvodnění:

Požizovatel ZÚR JMK nesouhlasí s tvrzením, že vyhodnocení varianty „Optimalizované MŽP“, ve „Vyhodnocení vlivů ZÚR JMK na životní prostředí“ (tzv. SEA) je nesprávné. Jedná se o subjektivní názor podatele. Správnost vyhodnocení je garantována zpracováním autorizovanou osobou projektanta.

Námítka obsahuje nepřesnost, ve vyhodnocení SEA není uvedeno, že rozdíly mezi variantami jsou malé, ale že nejsou zásadní, což je podstatný rozdíl ve formulaci.

Varianta Německá je v kontaktu s obytnou zástavbou v lokalitách Malhostovice – Drásov, Vsechovice – Skalička a Malá Lhota, varianta Optimalizovaná MŽP pak v lokalitách Lažany, Újezd u Černé Hory a Malá Lhota (lokálně). Vzdálenosti komunikace od nejbližší zástavby budou v obou variantách silně záviset na poloze trasy v rámci posuzovaného koridoru. Větší vlivy u nejbližší zástavby byly jednoznačně identifikovány u varianty Německé, na druhou stranu její celkový průchod kolem zástavby je kratší (jde „napříč“ vůči obcím), zatímco varianta Optimalizovaná MŽP obchází Lažany, Újezd a Lipůvku v delších úsecích.

Z výše uvedených důvodů považujeme závěr, že:

- a) vhodnější je varianta Optimalizovaná MŽP
 - b) rozdíl mezi touto variantou a variantou Německou není zásadní
- nadále za platný a oprávněný.

K této otázce je zapotřebí ještě uvést jednu skutečnost, která se týká hlukové zátěže. Při přípravě silničních staveb je protihluková ochrana projektována právě na úroveň limitů. To znamená, že pokud daná komunikace vyvolává u nejbližší zástavby nadlimitní zátěž, pak bližší komunikace bude muset být vybavena rozsáhlejšími protihlukovými zdmi a vzdálenější komunikace méně rozsáhlými – ale výsledná hodnota, naměřená u zástavby bude v obou případech stejná, a to těsně podlimitní.

Dopady obou variant na území obcí a jejich obyvatel budou spolu s dalšími kritérii podrobněji hodnoceny

v rámci územní studie uložené v ZÚR JMK, jejíž součástí bude hluková a rozptylová studie.

Pořadí	N 49	Datum	15.06.2016	KEVIS kód	–	Č. j.	JMK 93685/2015
Zástupce veřejnosti (identifikační údaje)		titul, jméno, příjmení: datum narození:		Ing. Josef Komárek anonymizováno			
Adresa / sídlo		anonymizováno					
Téma		Doprava silniční					
Téma – jiné							

Námítky

Nesouhlasíme s nijak neodůvodnitelným, nekoncepčním a nekomplexním řešením trasování R43 v tzv. Hitlerově trase a to pouze mezi městečkem Jevíčko a obcí Čebín bez napojení na Brněnskou aglomeraci a D1. **JMK se v předkládaném návrhu ZÚR vyhnul řešení dopravy v okruhu 20 km od Brna, neřeší nutný obchvat Brna a neřeší vůbec napojení jím navrhovaných variant R43 na Brno a D1 s tím, že toto bude řešeno dodatečně.** Bez řádného zpracování celkové koncepce dopravy v druhé největší sídelní aglomeraci v ČR (Brno a Okres Brno-venkov) včetně řádného posouzení dopadů na životní prostředí při dodržení naší a evropské legislativy je snaha JmK o budování R43 trase „odnikud-nikam“ do prostoru Čebína s napojením na stávající přetíženou komunikaci vedoucí přes město Kuřim nesmyslná. Požadujeme, koncepční řešení dopravy v JmK ze severní strany na Brno obchvatem Brna a napojením na D1. Upřednostňujeme variantu „optimalizovanou“.

1. Neakceptovatelnost zahrnutí dálnice D43 od Lysic po dálnici D1 formou územní rezervy (neakceptovatelnost nedořešení ZÚR JMK)

O konečném koridoru dálnice D43 nemá být v ZÚR rozhodnuto a je zde pouze systém několika územních rezerv. Pro tento postup schází v návrhu ZÚR uspokojivé odůvodnění stejné tak jako pro návrh nedořešit územní plánování v nejvíce kritické části kraje – v 50 obcích brněnské aglomerace. Je neakceptovatelné odložit dokončení ZÚR pro celé území JMK až doby za další cca 3-4 roky s tím, že nejprve bude pořizována územní studie pro celé jádro kraje. Není objasněno, jak je možné, že v roce 2011 kraj o D43 v ZÚR rozhodoval a nyní, tj. o pět let později, rozhodnout nemůže. Je nepřijatelné, že po 16 letech existence kraje je dořešení ZÚR odkládáno o další cca 4 roky a že rozhodování o trase D43 má tedy trvat minimálně 20 let. Takový odklad bude mít nejen negativní vliv na obyvatele JMK, ale povede ke ztrátě Evropských dotací z „Operačního programu Doprava“ (s možným čerpáním pouze do roku 2023). Nedokončení ZÚR tedy znemožňuje zahájení realizace D43 minimálně do roku 2024. Požaduje se dopracování ZÚR tak, aby byl definitivně vymezen celý logicky provozovatelný úsek od dálnice D1 po Boskovice.

2. Územní rezerva pro D43 ve variantě „německá“ neměla nikdy být navržena a je ji třeba ze ZÚR vypustit

Územní rezervy se sice podle stavebního zákona neposuzují z hlediska dopadů na veřejné zdraví a na životní prostředí, ale i tak vymezování územních rezerv pro páteřní komunikace musí vždy vycházet z takového profesionálního přístupu, že územní rezerva smí být vymezena pouze v takovém koridoru, kde odborníkovi není známa žádná zásadní překážka k realizaci výstavby předmětné komunikace.

Z tohoto hlediska územní rezerva pro D43 v trase „Německé“ neměla nikdy být v návrhu ZÚR zakreslena, neboť i neoborníkovi je na první pohled zřejmé, že realizace komunikace D43 v této trase prakticky není možná. Požaduje se tedy úprava ZÚR.

Je naprosto nepochybné, že kondor varianty „Německé“ uvažovaný před 75 lety je nepoužitelný i proto, že za toto velmi dlouhé období došlo v území k podstatným změnám a že ze zákona byla posílena ochrana jak obyvatel, tak i přírody, což nelze ignorovat.

V současné době jsou obce Malhostovice a Drásov prakticky srostlé a není zde tedy prostor pro umístění transevropské dálniční komunikace D43 systému TEN-T. Do stejné situace se D43 dostává v blízkosti obcí Všechnovice a Skalička. V oblasti Malé Lhoty projektant prakticky zachoval těleso v trase navrhované v předválečných letech, ale nevzal v úvahu, že zde již dnes výstavba rodinných domků dosáhla vzdálenosti cca 70 metrů od plánované D43. Podobný problém je i v Černé Hoře, kde je též rozsáhlá nová výstavba. Varianta

„Optimalizovaná“ je zde vedena významně dále od této obytné výstavby než varianta „Německá“. Ani jedna z těchto mnoha nově urbanizovaných oblastí není zakreslena v mapových podkladech použitých pro Návrh ZÚR.

„Německá“ varianta velmi nešťastně zasahuje i do prostoru evropsky chráněných lokalit Natura 2000 v prostoru Malhostovických kopečků. Jejich hodnota z hlediska přírody a z hlediska jejich umístění v krajině by byla realizací D43 v „Německé“ trase prakticky zlikvidována.

Stejná situace na trase „Německé“ varianty je i v katastru obce Lubě, kde se nachází přírodní památka Krkatá bába. Tomuto útvaru předválečný projektant věnoval zvýšenou pozornost a alespoň v tomto prostoru navrhovaná tělesa komunikace rozdělil.

V současném stavu je těleso D43 navrhováno zcela necitlivě s protnutím přírodní památky a její hodnota jako součást velmi cenné krajiny se tak prakticky vytrácí.

3. Neakceptovatelnost odkládání dořešení ZÚR JMK s ohledem na nepřijatelné životní podmínky v okolí stávající silnice I/43 v situaci, kdy existuje kvalitní trasování D43 (tzv. „Optimalizovaná“ varianta)

Oddálení vymezení koridoru D43 o minimálně 4 roky je nepřijatelné, neboť občané rady obcí, včetně Lipůvky a Lažan, jsou dlouhodobě vystaveni nadměrné zátěži průchodem stávající komunikace I/43 urbanizovaným územím obce. Požaduje se definitivní vymezení koridoru D43 v ZÚR.

ZÚR nenaplnily svůj základní úkol, který byl od nich očekáván, tedy zbavení těchto obcí dopravní zátěže, a to přesto, že je k dispozici autorizovaný projekt tzv. „Optimalizované“ varianty D43 navrhující kvalitní obchvaty obcí.

Tato „Optimalizovaná“ varianta D43 je také kvalitním severním obchvatem Kuřimi, a tedy by umožnila odvést podstatnou část tranzitní dopravy z prostoru Kuřimi. Oddálení rozhodnutí o trase D43 o cca 4 roky také znamená, že občané Kuřimi budou minimálně o 4 roky déle zbytečně zatěžováni.

„Optimalizovaná“ varianta D43 je jedinou známou variantou, která umožňuje komplexně dořešit vedení dopravy ze tří směrů, a to od Blanska, Černé hory a Tišnova, a tím umožňuje důsledné oddělení dopravy tranzitní vzhledem ke Kuřimi a Brnu a dopravy cílové do města Brna. Tranzitní doprava se zachycuje již severně od Kuřimi a je odvedena nejkratší cestou k dálnici D1, tedy nezatěžuje ani Kuřim ani Brno. Vybudování „Optimalizované“ varianty D43 (tj. vybudování nové trasy zejména pro tranzitní dopravu) současně umožňuje k důsledné ochraně Kuřimi a Brna aplikovat dopravně technická opatření, např. vyloučit tranzitní, zejména nákladní, dopravu z tohoto území, a to i s použitím dopravního značení.

4. Nesprávné rozdělování D43 na nelogické a samostatně neprovozovatelné úseky

Ve stanovisku k posuzování vlivů na veřejné zdraví a na životní prostředí (Stanovisko SEA) vydaného Ministerstvem životního prostředí v lednu 2016 mělo Ministerstvo závažné námitky proti postupu, kdy část koridoru D43 byla dána do územní rezervy (úsek od dálnice D1 po Kuřim) přičemž v navazující oblasti severně od Kuřimi bylo navrhováno o D43 rozhodnout. MŽP požadovalo D43 nedělit na úseky a posoudit D43 jako celek. Kraj této námitce vyhověl.

Na severu MŽP sice explicitně zmínilo obec Lysice, nicméně je nepochybně nesprávné dělit řízení o D43 v ZÚR jakkoliv na nelogicky vytyčené a samostatně neprovozovatelné úseky.

Logickým úsekem tedy není kraťoučký úsek D43 od Lysic po Boskovice ani úsek od Boskovic po Jevíčko, kde je dnes pouhá komunikace II. třídy (a tato komunikace kapacitně dostačuje, je nutné jen dořešit obchvaty obcí).

Požadujeme proto, aby byla napravena nově vzniklá chybná situace, tj. že hranice mezi územními rezervami a definitivně navrhovaným koridorem D43 je nesmyslně v polích pod Lysicemi.

Požaduje se proto vyřešit D43 v celém logickém úseku od dálnice D1 po oblast Boskovicka.

V projektu ing. Kalčíka z roku 2015 je správně navrhována D43 od dálnice D1 až po křížení s dnešní I/43 u Skalce nad Svitavou (a zde s přímým napojením Boskovic po silnici II/150).

Následná trasa od tohoto zakončení dále k severu by měla být projednána při nápravě dosavadního pořízování ZÚR, a to ve variantách, kde bude zahrnuta jak varianta D43 na Svitavy, tak i varianta, kde se D43 u Skalce nad Svitavou ukončí a doprava se rozdělí na silnice I. a II. třídy ve směru na Kunštát, Svitavy, Jevíčko a Boskovice.

Vedení D43 trase na Jevíčko postrádá jakékoliv odůvodnění, neb nahrazovat zde existující a kapacitně

vyhovující silnici II. třídy dálnici je naprosto nepřiměřené.

5. Nesprávné vyhodnocení varianty Optimalizované vyhodnocení vlivů (SEA)

Vyhodnocení varianty „Optimalizované“ bylo v celém procesu pořizování ZÚR nesprávné. V provedeném posouzení SEA zveřejněném v květnu 2015 bylo naprosto nesprávně tvrzeno, že rozdíly mezi variantou „Optimalizovanou“ a variantou „Německou“ jsou malé. Toto je zcela v rozporu s realitou, neboť za malý rozdíl se nedá např. pokládat situace, kdy v jednom případě je koridor transevropské komunikace TEN-T určené pro dálkovou tranzitní dopravu napříč Evropou **veden pouhé desítky metrů od obytných budov** a v druhém případě je **veden ve vzdálenosti cca půl kilometru a dále od okraje obce**.

Je naprosto zřejmé, že „Optimalizovaná“ varianta D43 se sídelním útvarům striktně vyhýbá, zatímco varianta „Německá“ tak nečiní, a tedy má významné negativní vlivy na obce. Lze poukázat např. na porovnání situace, kdy **varianta „Německá“ je v těsném kontaktu s obytnou zástavbou** obcí Malhostovice a Drásov, což je v příkrém kontrastu s **kvalitně navrženou variantou „Optimalizovanou“, která je navržena cca 1 km od obce Lipůvka**.

Na tuto skutečnost bylo již upozorňováno v roce 2015, ale toto bylo ignorováno. Požaduje se tedy náprava ZÚR a nové projednání ZÚR. Je současně požadováno takové vymezení návrhového koridoru D43 od dálnice D1 až po Lysice, které bude provedeno na základě řádného hodnocení vlivů ne veřejné zdraví.

Územím dotčeným připomínkou je území všech obcí, které jsou dotčeny chybně navrhovanou „německou“ trasou D43, včetně obcí Kuřim, Čebín, Drásov, Malhostovice, Skalička, Všechnovice, Lubě, Hluboké Dvory a Malá Lhota a obce dotčené neřešením D43, tj. např. Lipůvka, Lažany a Kuřim.

Vyhodnocení námitek

Úvodní „text námítky“ (bez číslování) napadá údajně chybějící koncepční řešení dopravy v Jihomoravském kraji, v detailu pak „nekonceptní a nekomplexní“ řešení trasování dálnice R43, a řádnost posouzení dopadů na životní prostředí. Z kontextu jednotlivých námitek lze usuzovat, že důvodem pro prezentované názory je vymezení některých záměrů v ZÚR JMK formou územní rezervy a stanovení podmínky zpracování územní studie v jádrovém území kraje. Teze úvodního textu jsou rozvedeny v obsahu jednotlivých číslovaných námitek, jejichž vyhodnocení uvádíme níže.

Námítka č. 1: Neakceptovatelnost zahrnutí dálnice D43 od Lysic po dálnici D1 formou územní rezervy (neakceptovatelnost nedořešení ZÚR JMK), **se zamítá**.

Odůvodnění:

Pořizovatel ZÚR JMK zdůrazňuje, že návrhem ZÚR JMK je řešeno celé území kraje včetně jeho centrální části, kterou je OB3 Metropolitní rozvojová oblast Brno, vymezená Politikou územního rozvoje ČR. Návrh ZÚR JMK obsahuje mimo jiné řešení celé páteřní silniční infrastruktury. Koncepce dopravy Jihomoravského kraje obsažená v ZÚR JMK je výsledkem komplexního posouzení potenciálu území a zhodnocení koncepčních scénářů uspořádání silniční sítě v Jihomoravském kraji, včetně zhodnocení výhledového zatížení silniční sítě v jednotlivých koncepčních scénářích (tzv. dopravní model), které byly modelovány pro potřeby posouzení jejich účinnosti, dopadů do území, nároků a přínosů pro rozvoj území kraje. V souladu se stavebním zákonem a zadáním jsou v ZÚR JMK vymezeny pro dopravní a technickou infrastrukturu plochy a koridory návrhové (veřejně prospěšné stavby) a územní rezervy.

Stavební zákon v § 36 odst. 2 umožňuje v zásadách územního rozvoje uložit prověření vybraných ploch a koridorů územní studií. Zadání ZÚR JMK v bodě 15.uložilo projektantovi vyhodnotit potřebu uložení územní studie. V průběhu pořizování současných ZÚR vyhodnotil projektant ve vztahu k území Metropolitní rozvojové oblasti Brno OB3 všechny dostupné podklady a dospěl k závěru, že je účelné a nezbytné uložit zpracování územní studie. Cílem územní studie je prověřit v územním detailu potřebnost a realizovatelnost vybraných záměrů navrhované koncepce silniční dopravy na území Jihomoravského kraje, jež byly vymezeny v podobě územních rezerv. Podrobné odůvodnění závěru je uvedeno v Odůvodnění Návrhu ZÚR JMK v kapitole G.9. (k bodu 438).

K uvedenému doplňujeme, že Aktualizací č. 1 PÚR ČR je stanoven úkol pro Metropolitní rozvojovou oblast Brno – pořídit územní studii řešící zejména vazby veřejné infrastruktury. Návrhem ZÚR JMK uložená „Územní studie nadřazené dálniční a silniční sítě v jádrovém území OB3 Metropolitní rozvojové oblasti Brno“ tak plní úkol stanovený Jihomoravskému kraji PÚR ČR.

MŽP vydalo k návrhu ZÚR JMK stanovisko podle § 10g zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí a o změně některých souvisejících zákonů ve znění pozdějších předpisů (stanovisko SEA) dne 05.01.2016. K územní studii MŽP ve stanovisku uvedlo cit.: „*Návrh ZÚR JMK obsahuje řadu záměrů s potenciálem přispět ke zlepšení kvality ovzduší (zkvalitnění a zkapacitnění veřejné dopravy [nové terminály IDS, modernizace a výstavba železničních tratí], vyvedení dopravy mimo obytnou zástavbu [obchvaty obcí], stavby plynovodů a teplovodů [předpoklad nahrazení alespoň části lokálních topenišť] aj.), pokračující absence ZÚR JMK by naopak mohla bránit rozvoji v některých oblastech a v konečném důsledku implikovat zhoršování imisní zátěže. V dané situaci proto MŽP považuje za nejvhodnější dokončit pořizování stávajícího návrhu ZÚR JMK a následně urychleně zpracovat aktualizaci zásad, respektující výsledky vypracované územní studie.*“ Ve stanovisku MŽP stanovilo mj. požadavek „*Bezodkladně po pořízení územní studie zajistit komplexní dořešení problematiky uspořádání nadřazené silniční sítě v jádrovém území metropolitní oblasti Brno převedením vybraného řešení do návrhové části ZÚR JMK v rámci jejich aktualizace tak, aby byly vytvořeny územní podmínky a předpoklady pro možnou přípravu a zahájení realizace celého souboru rozhodujících dopravních staveb vybraného koncepčního scénáře, které v cílové podobě umožní vytvořit plnohodnotné podmínky pro ochranu zdraví obyvatel a životního prostředí.*“

Pořizovatel ZÚR JMK nesouhlasí s názorem, že „odkládá dokončení ZÚR JMK pro celé území kraje“. Z výše uvedeného je zřejmé, že s ohledem na komplikovanost centrálního území kraje a potřebnost prověření záměrů, které se v něm kumulují, v podrobnějším měřítku, pořizovatel pouze využívá ve prospěch kvality budoucího řešení relevantní nástroje územního plánování.

K trasování dálnice D43 (rychlostní silnice R43) uvádíme, že koncepce dopravy v Jihomoravském kraji, uplatněná v ZÚR JMK, navazuje na dlouhodobě sledované zásady a principy rozvoje území včetně nadřazené dopravní infrastruktury. Aktuálně zohledňuje a zapracovává strategie a principy platných oborových dokumentů schválených vládou ČR, především Dopravní politiku České republiky pro období 2014 –2020 s výhledem do roku 2050 (Usnesení vlády ČR č. 449/2013 Sb.), Dopravní sektorovou strategii, 2. fázi (Usnesení vlády ČR č. 850/2013 Sb.) a dále Politiku územního rozvoje.

V Dopravní politice České republiky je k problematice urychlení přípravy staveb uvedeno: „*... dopravní infrastruktura přináší občanům pozitiva, avšak projekty mohou být teoreticky realizovány ve více variantách, které se liší náklady, délkou přípravy záměru, územní prostupností a svými negativními vlivy na životní prostředí, zejména pak na životní podmínky občanů žijících v blízkosti nové infrastruktury. Zároveň návrh projektů může naopak usnadnit životní podmínky obyvatel na jiném místě. Dopravní infrastruktura je nákladná a dlouhodobá investice, a proto posouzení jednotlivých variant včetně hodnocení vlivu na životní prostředí musí být důkladné a s účastí veřejnosti. Celý proces je vždy velmi náročný a může probíhat jen za předpokladu konstruktivního přístupu všech stran.*“

V rámci Dopravní sektorové strategie je chybějící úsek silnice R43 Brno – Staré Město identifikován jako nedostatek jednak z hlediska kompletnosti sítě TEN-T, jednak z hlediska dobudování plánované sítě dálnic a rychlostních silnic. Je zde však také uvedeno, že „*s ohledem na prioritizaci opatření, výsledky ekonomického hodnocení, dostupné finanční zdroje a složitost povolovacích procesů nebude v horizontu do roku 2030 zřejmě možné dostavět rychlostní silnici R43 v úseku Svitávka – Staré Město*“.

Dále z Dopravní sektorové strategie citujeme: „**R43 Troubsko – Staré Město** (cluster CS025P Troubsko – Kuřim, projekt S165; CS4199aN Kuřim – Svitávka, projekt S322; CS199bN Svitávka – Staré Město, projekt S321): Ve vztahu k těmto clusterům, resp. projektům, je třeba primárně zajistit jejich nezpochybnitelnou územní stabilizaci v Zásadách územního rozvoje Jihomoravského kraje. V severní části na území Pardubického kraje je trasa územně stabilizována. Poté je třeba v rámci územně definovaných koridorů provést hodnocení konkrétního trasování v rámci procesu EIA. Souhlasné stanovisko MŽP v rámci procesu EIA bylo prozatím vydáno pouze ve vztahu k projektu S322 (Kuřim – Svitávka). S ohledem na očekávatelné komplikace v průběhu investorské přípravy těchto projektů a s ohledem na výsledky hodnocení předmětných clusterů v knize 8 není počítáno s realizací těchto projektů v období 2014 – 2020. V rámci přípravných prací je třeba volit obhajitelné technicko-ekonomické řešení celého tahu.“ Dále se zde uvádí, že „*.... R43 v současné době nemůže plnit roli projektu pro zvýšení absorpční kapacity finančních prostředků, neboť není dostatečně investorsky připravena. Z uvedeného důvodu jsou pro zvýšení absorpční kapacity sledovány jiné připravenější projekty, byť jejich důležitost v rámci systému byla shledána jako nižší než potřeba nové stopy silniční komunikace mezi D1 a I/35 (R35).*“

Výše uvedené časové horizonty a jejich odůvodnění prokazují, že možnost čerpání dotací z „Operačního programu Doprava 2014-2020“ pro záměr R43 (dle současné právní úpravy dálnice D43) není determinována pouze postupem zvoleným v ZÚR JMK (prověření dopravní sítě cestou územní studie), ale roli zde hrají další

významné faktory mimo oblast územního plánování, které možnost využití programu (v němž výdaje na projekty musí být vynaloženy nejpozději do 31.12.2023) z časových důvodů prakticky vylučují.

K odlišnému přístupu k „rozhodování kraje o D43“ v současnosti oproti roku 2011 uvádíme: JMK v souladu se stavebním zákonem zahájil v roce 2007 pořizování ZÚR, které v roce 2011 vydal. Po vydání zrušujícího rozsudku NSS v roce 2012 JMK neprodleně zahájil pořizování nových ZÚR JMK. NSS nezpochybnil koncepci ZÚR JMK, ale uvedl nový náhled na posouzení kumulativních a synergických vlivů v procesu SEA. Do rozhodnutí soudu probíhalo hodnocení SEA v ZÚR v ostatních krajích obdobně, proto JMK nepředpokládal nedostatky v dokumentaci; tento předpoklad byl potvrzen i souhlasným stanoviskem SEA k následně zrušeným ZÚR JMK. Nejvyšší správní soud tak svým rozsudkem k ZÚR JMK vyslovil jiný právní názor, než jaký do té doby státní správa zastávala.

JMK si je vědom důsledku rozsudku soudu a složitosti posuzování kumulativních a synergických vlivů. Součástí dokumentace Vyhodnocení vlivů ZÚR JMK na životní prostředí (dokumentace SEA) je proto „Metodické vysvětlení“ (Příloha č. 1), kde je popsán metodický přístup ke zpracování jednotlivých kapitol dokumentace, v opodstatněných případech jsou popsány úvahy, které zpracovatele vedly ke zvolenému způsobu zpracování vyhodnocení. Dokumentací SEA se podrobně zabývalo MŽP ve stanovisku SEA ze dne 05.01.2016, k vyhodnocení nemělo z hlediska zvoleného metodického přístupu výhrady.

Co se týče možnosti rozhodnutí o výběru variant v rámci současně zpracovaných ZÚR JMK, je třeba vzít v úvahu skutečnost, že do procesu pořizování nových ZÚR JMK také výrazně zasáhla novela SZ (účinná od 01. 01. 2013), která omezila podrobnost řešení příslušející jednotlivým druhům ÚPD. V rámci ZÚR JMK není možné dosáhnout takové úrovně znalostí o území, záměrech a jejich kumulovaných a synergických vlivech, která je potřebná k dostatečně kvalifikovanému a podloženému rozhodnutí o variantách.

Podkladem pro aktualizaci ZÚR JMK a invariantní vymezení zásadních infrastrukturních záměrů dálniční a silniční sítě v jádrovém území rozvojové oblasti Brno jako veřejně prospěšné stavby s předpokladem možného zahájení jejich projektové a realizační přípravy bude výsledek územní studie.

Námítka č. 2: Územní rezerva pro D43 ve variantě „německá“ neměla nikdy být navržena a je ji třeba ze ZÚR vypustit, **se zamítá.**

Odůvodnění:

Vyslovený názor, že „realizace komunikace D43 v této trase prakticky není možná“, je subjektivním názorem podatele, se kterým nelze souhlasit. Důvody uvedené v podání akcentují ve vztahu k trasování dálnice D43 hledisko ochrany zastavěných území obcí, obyvatel a přírodních hodnot území. Je však nezbytné vzít v potaz, že kritéria pro plánování dopravních tras jsou multidisciplinárního charakteru, zváženy a zohledněny musí být nejrozumnější aspekty, nejen negativní vlivy na obyvatelstvo, ale v neposlední řadě také přepravní účinnost a vlivy na různé složky životního prostředí, které je třeba posoudit v širších souvislostech. Při malé podrobnosti, kterou umožňuje měřítko ZÚR JMK, není možné porovnat uvedené parametry na potřebné úrovni.

V Dopravní politice České republiky pro období 2014 –2020 s výhledem do roku 2050 (Usnesení vlády ČR č. 449/2013 Sb.) je zcela případně konstatováno, že „... dopravní infrastruktura přináší občanům pozitiva, avšak projekty mohou být teoreticky realizovány ve více variantách, které se liší náklady, délkou přípravy záměru, územní prostupností a svými negativními vlivy na životní prostředí, zejména pak na životní podmínky občanů žijících v blízkosti nové infrastruktury. Zároveň návrh projektů může naopak usnadnit životní podmínky obyvatel na jiném místě. Dopravní infrastruktura je nákladná a dlouhodobá investice, a proto posouzení jednotlivých variant včetně hodnocení vlivu na životní prostředí musí být důkladné a s účastí veřejnosti. Celý proces je vždy velmi náročný a může probíhat jen za předpokladu konstruktivního přístupu všech stran.“

Jak je mj. uvedeno v odůvodnění námítky, územní rezervy se z hlediska vlivů na životní prostředí ani dopadů na veřejné zdraví neposuzují (§ 36 odst. 1 stavebního zákona), neboť účelem územní rezervy je chránit území pro záměr, který nelze bez prověření potřeby realizace a jeho plošných nároků umístit do území. Na základě principu předběžné opatrnosti je však ve Vyhodnocení vlivů ZÚR JMK na udržitelný rozvoj území (v příloze č. 3 „Informativní údaje k územním rezervám“) popsána problematika, které musí být při prověřování možností budoucího využití pro daný účel a při upřesnění vymezení koridoru věnována zvýšená pozornost. Účelem informativního přehledu je upozornit na skutečnosti, kterým je nutné při budoucím prověřování věnovat pozornost, tj. neměly by být opomenuty.

Při předběžném posouzení koridorů územních rezerv neshledal projektant u žádného z koridorů takový střet se zájmy ochrany životního prostředí dle jednotlivých složek, který by vyloučil již v této fázi realizovatelnost

záměru, pro nějž byla územní rezerva vymezena.

V informativním přehledu je mj. zahrnuta oblast „Biologická rozmanitost, fauna, flóra“, kde jsou u každého hodnoceného úseku uvedeny i příslušné evropsky významné lokality, přírodní památky a další chráněná území včetně těch jmenovaných v podání. V upozornění SEA koridoru pro územní rezervu RDS34-A (dálnice D43 v úseku Kuřim – Lysice; varianta „Německá“) je uvedeno, že při dalším prověřování možnosti využití vymezeného koridoru je nutné věnovat pozornost (kromě dalšího) – minimalizaci vlivů na zvláště chráněná území přírody (přírodní památky Krkatá Bába, Malhostovické kopečky, Čtvrtky za Bořím a Zlobice) a lokality soustavy NATURA 2000 (EVL Malhostovické kopečky, EVL Zlobice), a dále optimalizaci trasy v rámci koridoru s cílem minimalizace dopadů na obytnou zástavbu, zajistit splnění hlukových limitů.

Způsob respektování chráněných území v koridoru územní rezervy RDS34-A v návrhu ZÚR JMK je popsán v textové části odůvodnění, z níž citujeme: „Koridor vychází z MÚK Kuřim, prochází mezi obcemi Drásov a Malhostovice. V prostoru bezprostředně souvisejícím s EVL Malhostovické kopečky je na základě stanoviska MŽP k posouzení vlivů provedení záměru na životní prostředí podle § 10 zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí a v souladu s návrhem studie „Rychlostní silnice R43 Kuřim – Svitávka“ (HBH Projekt, s. r. o., 2012) veden v oddálené poloze od EVL Malhostovické kopečky. Koridor přechází přes přírodní památku Krkatá Bába, v projektové dokumentaci je tento úsek technicky řešen estakádou nad přírodní památkou s vyloučením potenciálního střetu. Dále koridor východně míjí obec Žernovík, ve východní poloze se vyhýbá přírodní památce Čtvrtky za Bořím a končí mimoúrovňovou křižovatkou MÚK Lysice.“

Varianty územní rezervy D43 ve variantě „Německé a „Optimalizované MŽP“ budou mimo jiné předmětem podrobného prověřování v rámci „Územní studie nadřazené dálniční a silniční sítě v jádrovém území OB3 Metropolitní rozvojové oblasti Brno“, uložené ZÚR JMK. Tato územní studie v podrobnějším měřítku prověří a upřesní i návrh koridoru pro D43 včetně všech souvisejících staveb s ohledem na možné varianty vedení, realizovatelnost technického řešení i požadavky ochrany životního prostředí a lidského zdraví. Výsledky územní studie budou podkladem pro výběr výsledné varianty D43 a upřesnění koridoru jako veřejně prospěšné stavby v aktualizaci ZÚR JMK.

Úkolem uvedené územní studie (viz rámcový obsah územní studie v bodě 438 textové části I. návrhu ZÚR JMK) je *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. Při prověřování má územní studie mj. zohlednit strukturu osídlení a limity využití území včetně zastavěných území, prověřovaná řešení směřovat k dopravní účinnosti řešení, minimalizaci negativních vlivů na obyvatelstvo, lidské zdraví a životní prostředí, na přírodu, krajinu a krajinný ráz území.*

Při zpracování územní studie budou použity aktuální mapové podklady v podrobnějším měřítku, zohledněna pak může být aktuální situace v území.

Námítka č. 3: Neakceptovatelnost odkládání dořešení ZÚR JMK s ohledem na nepřijatelné životní podmínky v okolí stávající silnice I/43 v situaci, kdy existuje kvalitní trasování D43 (tzv. „Optimalizovaná“ varianta) **se zamítá.**

Odůvodnění:

K údajnému odkládání dořešení ZÚR JMK jsme se vyjádřili již v rámci námítky č. 1.

Varianty D43 v jádrovém území rozvojové oblasti OB3 Brno s napojením na dálnici D1 jsou z důvodů především složitosti územních podmínek příměstského prostoru, vysokých nároků na dopravu generovaných potřebami krajského města a druhé největší metropole v České republice dlouhodobě prověřovány a zkoumány. Varianta „Optimalizovaná“ v úseku Černá Hora – Kuřim – dálnice D1 je pouze jednou z možných variant, která v úseku Kuřim – D1 představuje maximální oddálení dálnice do stopy Boskovické brázdy. Vedení D43 Boskovickou brázdou skýtá oproti poloze Bystrcké relativně snazší územní průchodnost.

Rozhodnutí o výsledné variantě však musí respektovat i jiné požadavky a podmínky, zejména pak dopravně inženýrské včetně přepravní využitelnosti a dopravní účinnosti dané komunikace. Z hlediska dopravní účinnosti, kdy cca 82% dopravy ve směru sever – jih představuje doprava zdrojová a cílová vázaná na město Brno a jeho příměstské části, je D43 v takto oddálené poloze využitelná pouze částečně. Z výsledků modelování dopravy a prognózy dopravy se ukazuje, že pro výhledovou intenzitu dopravy ve stopě Boskovickou brázdou by z hlediska kapacity postačovala komunikace v kategorii silnice I. třídy, přičemž by zásadně vzrostly nároky na

kapacitní silniční infrastrukturu pro zdrojovou a cílovou dopravu v poloze blíže k Brnu.

Z důvodů složitosti a komplexnosti celé problematiky, kdy výběr výsledné varianty D43 v úseku Kuřim – dálnice D1 je úzce spjatý s celkovým dopravním systémem a řešením jádrového území rozvojové oblasti OB3 Brno včetně vnitřního prostoru a komunikační sítě Brna – VMO a MMO (D43 – součást tříštupňové ochrany Brna), ZÚR JMK ukládají zpracování „Územní studie nadřazené dálniční a silniční sítě v jádrovém území OB3 Metropolitní rozvojové oblasti Brno“. Tato územní studie v podrobnějším měřítku prověří všechny potřebné souvislosti, potřebu a řešení doprovodných komunikací a návazností na nižší komunikační síť, upřesní i návrh a potřebnou šířku koridoru pro D43 včetně všech souvisejících staveb s ohledem na možné varianty vedení, realizovatelnost technického řešení i požadavky ochrany životního prostředí a lidského zdraví. Výsledky územní studie budou podkladem pro výběr výsledné varianty i vymezení koridoru D43 jako veřejně prospěšné stavby v aktualizaci ZÚR JMK.

Pořizování územní studie bude zahájeno bezodkladně po vydání ZÚR JMK. Poté bude bezodkladně pořízena aktualizace ZÚR JMK.

Důvodem, proč D43 v úseku Kuřim – Lysice není vymezena jako veřejně prospěšná stavba s možným zahájením projektové a realizační přípravy je především zabránit případnému riziku, že bude realizována D43 ve směru od severu až po Kuřim dříve, než bude realizován navazující úsek Kuřim – dálnice D1. To by znamenalo zavedení dopravy v prostoru Kuřimi na stávající kapacitně nevyhovující silnici I/43 s průchodem Brnem přes VMO a vnitroměstské komunikace. Taková situace by zcela paralyzovala celý silniční a komunikační systém Brna a okolí a znamenala by zásadní zhoršení podmínek životního prostředí a lidského zdraví.

V požadavcích stanoviska MŽP se v tomto smyslu ukládá: „... vymežit koridor pro záměr D43 jako ucelený komplex staveb, prověřených na základě zadané územní studie. Koridor pro záměr D43 v úseku Kuřim – Lysice může být v ZÚR JMK vymezen nejdříve po dořešení trasování koridoru pro záměr D43 v úseku D1 – Kuřim, neboť výběr jedné z variant prvně uvedeného úseku předjímá řešení návaznosti záměru jižně od Kuřimi. Řešením tak může být převedení obou úseků záměru do územní rezervy v rámci aktuálních zásad a následně jejich zahrnutí do návrhové urychleně zpracované aktualizace ZÚR JMK...“.

Negativní dopady stávající silnice na I/43 na životní podmínky v obcích, kterými prochází, jsou nezpochybnitelné. Situace však, jak plyne z výše uvedeného, nemůže být řešena separátně, ale v rámci celkového uspořádání dálniční a silniční sítě v jádrovém území OB3 metropolitní rozvojové oblasti Brno a především ve vazbě na navrhovanou dálnici D43. Z tohoto předpokladu evidentně vychází také obsah námítky. I přes naléhavost však není možné řešení „urychlit“ nedostatečně podloženým výběrem některé z variant.

Námítka č. 4: Nesprávné rozdělování D43 na nelogické a samostatně neprovozovatelné úseky **se zamítá**.

Odůvodnění:

Pořizovatel ZÚR JMK zdůrazňuje, že formulace „ministerstvo životního prostředí mělo závažné námítky proti postupu, kdy část koridoru D43 byla dána do územní rezervy (úsek od dálnice D1 po Kuřim) přičemž v navazující oblasti severně od Kuřimi bylo navrhováno o D43 rozhodnout“ a stejně tak formulace „MŽP požadovalo D43 nedělit na úseky a posoudit D43 jako celek“ neodpovídají skutečnosti. K vymezení kapacitní silnice R43 v návrhu ZÚR JMK stanovilo MŽP ve stanovisku SEA v bodě 3) požadavek nevymezovat v ZÚR JMK koridor pro záměr R43 v úseku Kuřim – Lysice před vymezením koridoru pro záměr R43 v úseku D1 – Kuřim. V textu stanoviska k tomuto požadavku MŽP uvádí cit.: „V požadavcích tohoto stanoviska se proto ukládá vymežit koridor pro záměr R43 jako celý komplex staveb, prověřených na základě zadané územní studie. Koridor pro záměr R43 v úseku Kuřim – Lysice může být v ZÚR JMK vymezen nejdříve po dořešení trasování koridoru pro záměr R43 v úseku D1 – Kuřim, neboť výběr jedné z variant trasování prvně uvedeného úseku předjímá řešení návaznosti záměru jižně od Kuřimi. Řešením tak může být převedení obou úseků záměru do územní rezervy v rámci aktuálních zásad a následně jejich zahrnutí do návrhové části urychleně zpracované aktualizace ZÚR JMK. V tomto smyslu je formulován požadavek 3) tohoto stanoviska.“

Z uvedeného textu je evidentní, že ze strany MŽP se nejedná o „závažné námítky“ a ministerstvo nepožadovalo „D43 nedělit na úseky a posoudit D43 jako celek“ ani nemělo námítky proti tomu, že některé úseky jsou v ZÚR JMK vymezeny formou návrhového koridoru a jiné formou územní rezervy. Podmínka MŽP nebyla směřována proti členění koridoru R43 na úseky, MŽP ve stanovisku pouze akcentovalo vzájemnou determinaci úseku Kuřim – Lysice a úseku jižně od Kuřimi a navrhlo způsob řešení. Řešení navržené MŽP, tj. „převedení obou úseků záměru do územní rezervy v rámci aktuálních zásad“ bylo zapracováno do ZÚR JMK. Oba úseky jsou

současné zahrnutý v rozsahu územní studie, jejíž zpracování je uloženo Návrhem ZÚR JMK. Účelem „Územní studie nadřazené dálniční a silniční síti v jádrovém území OB3 Metropolitní rozvojové oblasti Brno“ je prověřit v územním detailu potřebnost a realizovatelnost vybraných záměrů navrhované koncepce silniční dopravy na území Jihomoravského kraje, jež byly vymezeny v podobě územních rezerv. Jedním z úkolů územní studie je (viz bod 438 textové části I. návrhu ZÚR JMK) „*prověřit varianty dálnice D43 v úseku dálnice D1 – Kuřim se zohledněním návazností na varianty D43 navazujícího úseku Kuřim – Lysice z hlediska dopravní účinnosti v celém systému silniční a komunikační sítě OB3 metropolitní rozvojové oblasti Brno a města Brna, územních nároků a v koordinaci s navazujícími záměry*“. Územní studie se stane podkladem pro následnou aktualizaci ZÚR JMK.

Řešení ZÚR JMK obsahuje pro jednotlivé záměry v rozsahu celého kraje jak úseky návrhové, tak úseky vymezené formou územních rezerv, včetně stanovené podmínky zpracování územní studie jako podkladu pro rozhodování o variantách. Toto řešení je řešením kompletním a je v souladu se stavebním zákonem a jeho prováděcími předpisy.

Možností vymezení jednotlivých koridorů a jejich dílčích úseků v ZÚR se zabýval rozsudek Nejvyššího správního soudu č. 1 Ao 7/2011-526 k ZÚR JMK ze dne 21. června 2012, a to v souvislosti s posouzením vlivů ZÚR na životní prostředí. V článku [218] rozsudku soud uvedl cit.: „*Navrhovatelé mají pravdu v tom, že posouzení vlivů ZÚR na životní prostředí je založeno na hodnocení jednotlivých koridorů (event. jejich dílčích úseků). Soud v tom však nespátňuje rozpor se zákonem. Ba naopak považuje takový postup za jediný možný, neboť pouze takto lze relativně podrobně posoudit vlivy jednotlivých záměrů, pro jejichž realizaci stanoví ZÚR předpoklady, a učinit rozhodnutí o výběru varianty. Posouzení musí být zaměřeno na vlivy všech ploch a koridorů obsažených v návrhu ZÚR, včetně jejich vzájemného ovlivňování. Koncepci jako celek lze totiž považovat za souhrn jednotlivých ploch a koridorů v jejich vzájemných souvislostech a interakci*“.

K rozdělení koridoru R43 na úseky uvádíme následující:

Silnice R43 (v souladu s novou právní úpravou nyní D43) je konkretizací záměru silničního propojení dálnice D1 a dálnice D35, který je ze své podstaty rozdělen již členěním České republiky dle krajů, další členění na úseky v rámci území Jihomoravského kraje pak logicky vychází z návazností na dopravní síť celého kraje, ze stupně podrobnosti existujících územně plánovacích podkladů a jiných dokumentů (např. hodnocení EIA), z existence variant a dalších okolností, jak je popsáno dále.

Dílčí úseky D43 vymezené v ZÚR JMK jako veřejně prospěšné stavby (tj. úseky návrhové) představují logické a samostatné stavby, které lze etapově realizovat a vhodně dočasně napojit na stávající úseky I/43. Úsek Lysice – Sebranice (DS02) může být ve směru na Pardubický kraj dočasně napojen na stávající I/43 (MÚK Sebranice – směr Svitavy). Ve směru na Brno bude přes navrhovanou MÚK Lysice napojen prostřednictvím silnice II/376 na stávající silnici I/43. Tento dílčí úsek dálnice D43 přispěje ke zvýšení plynulosti a bezpečnost dopravy v etapově realizovaném úseku a napomůže alespoň částečně zkvalitnění dopravy ve vztahu Boskovice/Svitávka – Lysice/Černá Hora – (Brno).

Úsek Sebranice – Velké Opatovice – hranice kraje je navržený v ZÚR JMK jako veřejně prospěšná stavba. Jeho realizace je podmíněná realizační koordinací s plánovanou D43 navazující na hranici s Pardubickým krajem ve směru na Moravskou Třebovou s napojením na dálnici D35.

Vedení dálnice D43 ve směru na Velké Opatovice a Moravskou Třebovou je plně v souladu s Aktualizací č. 1 PÚR ČR. Vedení D43 mezi dálnicemi D1 a D35 bylo na základě úkolu z PÚR ČR 2008 (zodpovědné orgány MD, MŽP a kraje Jihomoravský a Pardubický) prověřováno ve dvou základních variantách s napojovacími místy v prostoru Svitav a v prostoru Moravské Třebové. Zpracovaná dokumentace jednoznačně odmítla vedení dálnice D43 ve směru na Svitavy, a to především z důvodů rizika narušení vodních zdrojů Březovského vodovodu, který je zdrojem pitné vody pro krajské město Brno. Zodpovědné orgány tak jednoznačně potvrdily výslednou polohu vedení D43 s napojením na D35 v prostoru Moravské Třebové. Tomu odpovídá i vedení D43 v úseku Sebranice – hranice kraje přes prostor Velkých Opatovic (tedy dle námítky „na Jevíčko“).

D43 v úseku Kuřim – Lysice je vymezena jako územní rezerva a to především proto, aby bylo minimalizováno případné riziko, že bude realizována D43 ve směru od severu až po Kuřim dříve, než bude realizován navazující úsek Kuřim – dálnice D1 (viz výše k požadavku MŽP). To by znamenalo zavedení dopravy v prostoru Kuřimi na stávající kapacitně nevyhovující silnici I/43 s průchodem Brnem přes VMO a vnitroměstské komunikace. Taková situace by zcela paralyzovala celý silniční a komunikační systém Brna a okolí a znamenala by zásadní zhoršení podmínek životního prostředí a lidského zdraví.

V podání napadanou hranici mezi územními rezervami a „definitivně“ navrhovaným koridorem dálnice D43 v oblasti Lysic tvoří zcela logicky plocha pro mimoúrovňovou křižovatku Lysice, jejíž poloha byla upřesněna při zpracování studie „Rychlostní silnice R43 Kuřim – Svitávka“ (HBH Projekt, s. r. o., 2012). V této křižovatce se setkává od jihu přicházející koridor pro variantní územní rezervy (které se ke konci úseku dostávají do společné stopy) s invariantním návrhovým koridorem D43 pokračujícím severním směrem.

Dálnici D43 není možné ukončit u Skalice nad Svitavou, tak jak je v podání požadováno s odkazem na studii ing. Kalčíka z roku 2015. Takové řešení je z hlediska ZÚR JMK neakceptovatelné, neboť by znamenalo rozpor s Aktualizací č. 1 PÚR ČR. V PÚR ČR je stanoveno (souvislé) vymezení silnice R43 v rozsahu Brno – Moravská Třebová jako provázání silničních tahů D1 a R35, není tedy možné navrhovat částečné převedení její funkce (severně od Skalice nad Svitavou) na silnice nižších kategorií. Směr na Svitavy byl z PÚR ČR vypuštěn její Aktualizací č. 1 a nemůže tedy být již dále sledován (viz výše). Záměr D43 by současně nebyl koordinován s navazujícím úsekem v Pardubickém kraji dle ZÚR Pardubického kraje vydaných dne 29.04.2010.

Námítka č. 5: Nesprávné vyhodnocení varianty Optimalizované v hodnocení vlivů (SEA) **se zamítá.**

Odůvodnění:

Pořizovatel ZÚR JMK nesouhlasí s tvrzením, že vyhodnocení varianty „Optimalizované MŽP“, ve „Vyhodnocení vlivů ZÚR JMK na životní prostředí“ (tzv. SEA) je nesprávné. Jedná se o subjektivní názor podatele. Správnost vyhodnocení je garantována zpracováním autorizovanou osobou projektanta.

Námítka obsahuje nepřesnost, ve vyhodnocení SEA není uvedeno, že rozdíly mezi variantami jsou malé, ale že nejsou zásadní, což je podstatný rozdíl ve formulaci.

Varianta Německá je v kontaktu s obytnou zástavbou v lokalitách Malhostovice – Drásov, Všechnovice – Skalička a Malá Lhota, varianta Optimalizovaná MŽP pak v lokalitách Lažany, Újezd u Černé Hory a Malá Lhota (lokálně). Vzdálenosti komunikace od nejbližší zástavby budou v obou variantách silně záviset na poloze trasy v rámci posuzovaného koridoru. Větší vlivy u nejbližší zástavby byly jednoznačně identifikovány u varianty Německé, na druhou stranu její celkový průchod kolem zástavby je kratší (jde „napříč“ vůči obcím), zatímco varianta Optimalizovaná MŽP obchází Lažany, Újezd a Lipůvku v delších úsecích.

Z výše uvedených důvodů považujeme závěr, že:

a) vhodnější je varianta Optimalizovaná MŽP

b) rozdíl mezi touto variantou a variantou Německou není zásadní

nadále za platný a oprávněný.

K této otázce je zapotřebí ještě uvést jednu skutečnost, která se týká hlukové zátěže. Při přípravě silničních staveb je protihluková ochrana projektována právě na úroveň limitů. To znamená, že pokud daná komunikace vyvolává u nejbližší zástavby nadlimitní zátěž, pak bližší komunikace bude muset být vybavena rozsáhlejšími protihlukovými zdmi a vzdálenější komunikace méně rozsáhlými – ale výsledná hodnota, naměřená u zástavby bude v obou případech stejná, a to těsně podlimitní.

Dopady obou variant na území obcí a jejich obyvatel budou spolu s dalšími kritérii podrobněji hodnoceny v rámci územní studie uložené v ZÚR JMK, jejíž součástí bude hluková a rozptylová studie.

Pořadí	N 50	Datum	15.06.2016	KEVIS kód	–	Č. j.	JMK 93777/2015
Zástupce veřejnosti (identifikační údaje)		titul, jméno, příjmení: datum narození:		JUDr. Zdeněk Jobánek anonymizováno			
Adresa / sídlo		anonymizováno					
Téma		Doprava silniční					
Téma – jiné							
Námítka							
Trasováním R43 v německé trase po hranici a katastrem městyse Drásov se výrazně zhorší životní podmínky							

občanů městyse Drásov a dalších přilehlých obcí {hluk, polétavý prach světelný smog, zplodiny hoření, vibrace, změna vodních odtokových poměrů atd.) což mj výrazně negativně ovlivní i ceny nemovitostí. Dle veřejného vyjádření odborníka Jmk bude hluk ve středu obce překračovat povolené limity. Současně dojde k omezení pohybu zemědělské techniky a znemožní se volná migrace polní a lesní zvěře.

Omezení výstavby R43 pouze na úsek mezi Jevíčkem a Čebínem (benzínová pumpa) bez jakéhokoliv napojení na Brno a D1 na straně jedné bez napojení na rychlostní komunikace na severu Moravy je nesmyslné. ZÚR se vyhýbá řešení dopravy v okruhu 20 km od Brna, neřeší nutný obchvat Brna a neřeší napojení jim navrhovaných variant R43 na Brno a D1 s tím, že toto bude řešeno dodatečně. Stanovení časově neomezených tzv. územních rezerv pro různá trasování je pouhým oddalováním konečného řešení a má za následek pokles ceny dotčených nemovitostí.

Německé trasa neřeší dopravu mezi dálnici rozdělenými obcemi Drásov, Malhostovice, Skalička a Všechnovice, což zkomplikuje život mikroregionu (školní docházka, zdravotnické služby zajišťované poliklinikou Drásov, továrna Siemens atd.). Realizaci navrhované R43 v německé trase dojde ke znehodnocení státem chráněných území Malhostovická pecka, Zkamenělá svatba, skalní masiv Krkatá bába atd.

Požadujeme definitivní vymezení koridoru R43 v trase tzv. „optimalizované“ varianty,

kteřá je šetrná k přilehlým obcím a je současně kvalitním severním obchvatem Kuřimi a umožňuje důsledné oddělení tranzitní a cílové dopravy ve vztahu k Brnu. Tato varianta je nejšetrnější ke všem přilehlým obcím a nerozděluje region.

Vyhodnocení námítky

Jednotlivé odstavce textu námítky se z hlediska věcného obsahu vztahují k více aspektům, resp. je i opakuji (ceny nemovitostí). Jako vlastní námítku proto chápeme text uvedený v podání tučně, ostatní text jako odůvodnění námítky. Z textu podání vyplývá, že námítky se vztahují k území obce Drásov a obcí dotčených vymezením koridoru dálnice D43 (dle dřívější právní úpravy rychlostní silnice R43).

Námítce, požadujeme definitivní vymezení koridoru R43 v trase tzv. „optimalizované“ varianty, se nevyhovuje.

Odůvodnění:

Katastr obce Drásov je v návrhu ZÚR JMK dotčen vymezením územní rezervy pro vedení dálnice D43 v úseku Kuřim – Lysice ve variantě „Německé“. Pořizovatel ZÚR JMK podotýká, že argumenty uvedené v podání týkající se dotčení území obce negativními vlivy na životní prostředí (hluk, polétavý prach, zplodiny, ...) jsou obecnými charakteristikami provázejícími jakékoliv dopravní stavby.

Je nepochybné, že dopravní stavby (obzvláště ty vyšší kategorie), s sebou přinášejí vedle pozitiv (lepší dopravní parametry a dostupnost) také negativní vlivy na životní prostředí a na zdraví občanů, ať již jsou vedeny v jakékoliv trase. Vzhledem k hustotě osídlení v naší zemi, geomorfologickým podmínkám a dalším limitujícím faktorům je prakticky nemožné (při zajištění smysluplné dopravní účinnosti) vést silnice mimo kontakt se stávajícím osídlením (resp. zcela bez vlivů na sídla a jejich obyvatele).

V Dopravní politice České republiky pro období 2014 –2020 s výhledem do roku 2050 (Usnesení vlády ČR č. 449/2013 Sb.) je zcela případně konstatováno, že „... dopravní infrastruktura přináší občanům pozitiva, avšak projekty mohou být teoreticky realizovány ve více variantách, které se liší náklady, délkou přípravy záměru, územní prostupností a svými negativními vlivy na životní prostředí, zejména pak na životní podmínky obyvatel žijících v blízkosti nové infrastruktury. Zároveň návrh projektů může naopak usnadnit životní podmínky obyvatel na jiném místě. Dopravní infrastruktura je nákladná a dlouhodobá investice, a proto posouzení jednotlivých variant včetně hodnocení vlivu na životní prostředí musí být důkladné a s účastí veřejnosti. Celý proces je vždy velmi náročný a může probíhat jen za předpokladu konstruktivního přístupu všech stran.“

Důvody uvedené v podání akcentují ve vztahu k trasování dálnice D43 hledisko životního prostředí a zdraví obyvatel, omezení migrace zvěře a pohybu zemědělské techniky a ovlivnění cen nemovitostí. Je však nezbytné vzít v potaz, že kritéria pro plánování dopravních tras jsou multidisciplinárního charakteru, zváženy a zohledněny musí být nejrůznější aspekty, nejen negativní vlivy na obyvatelstvo a zvěř, ale v neposlední řadě také přepravní účinnost a vlivy na různé složky životního prostředí, které je třeba posoudit v širších souvislostech. Při malé podrobnosti, kterou umožňuje měřítko ZÚR JMK, není možné porovnat uvedené parametry na potřebné úrovni.

Varianty územní rezervy D43 ve variantě „Německé“ a „Optimalizované MŽP“ budou proto mimo jiné

předmětem podrobného prověřování v rámci „Územní studie nadřazené dálniční a silniční sítě v jádrovém území OB3 Metropolitní rozvojové oblasti Brno“, uložené ZÚR JMK. Úkolem uvedené územní studie (viz rámcový obsah územní studie v bodě 438 textové části I. návrhu ZÚR JMK) je 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*. Při prověřování má územní studie mj. *zohlednit strukturu osídlení a limity využití území včetně zastavěných území prověřovaná řešení směřovat k dopravní účinnosti řešení, minimalizaci negativních vlivů na obyvatelstvo, lidské zdraví a životní prostředí, na přírodu, krajinu a krajinný ráz území*.

Jedním z problémových okruhů, na jejichž zpracování má být soustředěna zvláštní pozornost, je „*prověřit varianty dálnice D43 v úseku dálnice D1 – Kuřim se zohledněním návazností na varianty D43 navazujícího úseku Kuřim – Lysice z hlediska dopravní účinnosti v celém systému silniční a komunikační sítě OB3 metropolitní rozvojové oblasti Brno a města Brna, územních nároků a v koordinaci s navazujícími záměry*“. Při prověřování má územní studie mj. „*zohlednit strukturu osídlení a limity využití území včetně zastavěných území, prověřovaná řešení směřovat k dopravní účinnosti řešení, minimalizaci negativních vlivů na obyvatelstvo, lidské zdraví a životní prostředí, na přírodu, krajinu a krajinný ráz území*“.

Zdůrazňujeme, že vymezení koridoru pro dálnici D43 jako územní rezervy neumožňuje realizaci stavby D43 a nemůže tedy ani po vydání ZÚR JMK obsahujících koridor územní rezervy dojít ke zhoršení podmínek v území. Dále rekapitulujeme, že dopady obou variant na území obcí a jejich obyvatel budou spolu s dalšími kritérii podrobněji hodnoceny v rámci územní studie uložené v ZÚR JMK. Z citovaných pasáží rámcového obsahu územní studie vyplývá, že možné dopady, které jsou podatelci namítány (životní podmínky občanů – hluk, polévatý prach světelný smog, zplodiny hoření, vibrace, změna vodních odtokových poměrů, omezení pohybu zemědělské techniky a volné migrace, dopravní a další vztahy mezi obcemi, ochrana chráněných území), budou zohledněny přiměřeně podrobnosti řešení v rámci relevantních kritérií. Součástí územní studie bude hluková a rozptylová studie, která mj. podrobněji vyhodnotí rizika negativních dopadů na zdraví obyvatel. Podrobněji o územní studii viz bod 438 textové části I. Návrh ZÚR JMK a kap. G.9. textové části II. Odůvodnění návrhu ZÚR JMK. Na základě výsledků územní studie dojde k výběru variant pro záměry, které jsou nyní v ZÚR navrhovány jako územní rezervy ve variantách, jak je tomu i v případě některých úseků dálnice D43. Územní studie se stane podkladem pro následnou aktualizaci ZÚR JMK.

K problematice zátěže území v rámci územního plánování uvedl Nejvyšší správní soud ve svém rozsudku č. j. 6 Ao 6/2010 – 62 ze dne 02.02.2011 že „... v procesu územního plánování není nikdy možné zajistit rozvoj ku prospěchu všech za současné záruky dosavadních standardů života pro všechny, kterých se územní plány týkají. V procesu územního plánování dochází k vážení řady zájmů soukromých i veřejných a výsledkem pak musí být rozhodnutí o upřednostnění některých zájmů před jinými při zachování právem předvídané proporcionality a ochrany základních práv před svévolnými a excesivními zásahy. Obecné rozhodnutí o distribuci zátěže v rámci určitého území při zachování výše zmíněných zásad je politickou diskrecí konkrétního zastupitelského orgánu územní samosprávy a vyjadřuje realizaci práva na samosprávu konkrétního územního celku.“

Ve vztahu k preferenci varianty „optimalizované MŽP“, která je dle prezentovaného názoru „šetrná k přilehlým obcím“, uvádíme, že větší vlivy na nejbližší zástavbu byly jednoznačně identifikovány u varianty „Německé“, na druhou stranu její celkový průchod kolem zástavby je kratší (jde „napříč“ vůči obcím), zatímco varianta „Optimalizovaná MŽP“ obchází Lažany, Újezd a Lipůvku v delších úsecích. Vzdálenosti komunikace od nejbližší zástavby ovšem budou v obou variantách silně záviset na konkrétní poloze trasy v rámci vymezeného koridoru.

K obchvatu města Kuřimi podotýkáme, že v otázce výhodnosti (resp. přijatelnosti) jedné či druhé varianty jsou postoje (nejen) ze strany samotných obyvatel města Kuřimi i jeho vedení výrazně protichůdné. Ani ZÚR JMK vzhledem k malé podrobnosti zpracování nemohou z důvodu velké provázanosti dopravních záměrů a složitosti jádrového území kraje dát na tuto otázku jednoznačnou odpověď. Oblast města Kuřimi a jeho okolí je proto součástí plochy, ve které ZÚR JMK ukládají zpracování územní studie, jejímž úkolem je v *podrobnějším měřítku v územně-funkčních souvislostech prověřit a upřesnit podmínky pro umístění, funkčnost a reálnost ... 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*“. Jedním z definovaných problémových okruhů, na jejichž zpracování se má v územní studii soustředit zvláštní pozornost, je „*prověřit napojení severní části Brna ve směru od Kuřimi a dálnice D43 do prostoru České (I/43) s ohledem na varianty D43 a varianty obchvatu Kuřimi s dopady do komunikačního systému města Brna*“.

...“

Pořizovatel ZÚR JMK nesouhlasí s názorem, že se ZÚR JMK vyhýbají řešení dopravy v okruhu 20 km od Brna a že vymezení územních rezerv v ZÚR JMK je „pouhým oddalováním konečného řešení“. Pořizovatel pouze využívá ve prospěch kvality budoucího řešení relevantní nástroje územního plánování, a to s ohledem na komplikovanost centrálního území kraje a potřebnost prověření záměrů, které se v něm kumulují, v podrobnějším měřítku. Řešení ZÚR JMK obsahuje pro jednotlivé záměry v rozsahu celého kraje jak úseky návrhové, tak úseky vymezené formou územních rezerv, včetně stanovené podmínky zpracování územní studie jako podkladu pro rozhodování o variantách. Toto řešení je řešením kompletním a je v souladu se stavebním zákonem a jeho prováděcími předpisy. Stanovení podmínky územní studie na složité území okolí města Brna je zvoleno proto, aby nástroji územního plánování bylo umožněno podrobnější prověření u dopravních záměrů v předmětném území, pro které bude zpracována také hluková a rozptylová studie. Tímto pořizovatel ZÚR předchází vymezování variant záměrů, které by mohly být vyhodnoceny jako nerealizovatelné, resp. (veřejnoprávně) neproveditelné.

Požadavku na definitivní vymezení koridoru dálnice D43 lze zodpovědně vyhovět až na základě podrobného prověření všech vazeb a souvislostí v území. Kvalifikované rozhodnutí o výběru variant záměrů dálniční a silniční sítě musí být podloženo podkladem, který umožní podrobnější nastudování a vyhodnocení nejen jednotlivých variant záměrů a jejich možných kombinací, ale i vzájemných kombinací dílčích úseků, a to včetně všech potřebných souvislostí, doprovodných komunikací a návazností na nižší komunikační síť. Takovým podkladem bude uvedená územní studie.

Upřednostnění některé z variant záměrů nebo i jejich dílčích částí v současné fázi, by bylo v daném kontextu neodůvodnitelné a mohlo by ve svém důsledku vést i k blokaci řešení, které vzejde z podrobnějšího prověřování jako optimální.

K rozdělení záměru dálnice D43 na úseky pro účely zpracování ZÚR JMK neplyne možnost výstavby separátního úseku bez dalších návazností. Pořizovatel podotýká, že členění dálnice (resp. i dalších záměrů řešených v ZÚR JMK) na úseky zvolené pro účely zpracování ZÚR JMK a posouzení jejich vlivů na životní prostředí nelze zaměňovat s případným budoucím členěním na realizační etapy (úseky) ve fázi podrobné projektové přípravy a vlastní realizace dálnice, kdy bude již na místě řešení návaznosti a provozní funkčnosti jednotlivých etap.

Členění na úseky v rámci území Jihomoravského kraje vychází z návazností na dopravní síť celého kraje, ze stupně podrobnosti existujících územně plánovacích podkladů a jiných dokumentů (např. hodnocení EIA), z existence variant a dalších okolností, jak je popsáno dále.

Dílčí úseky D43 vymezené v ZÚR JMK jako veřejně prospěšné stavby (tj. úseky návrhové) představují logické a samostatné stavby, které lze etapově realizovat a vhodně dočasně napojit na stávající úseky I/43. Úsek Lysice – Sebranice (DS02) může být ve směru na Pardubický kraj dočasně napojen na stávající I/43 (MÚK Sebranice – směr Svitavy). Ve směru na Brno bude přes navrhovanou MÚK Lysice napojen prostřednictvím silnice II/376 na stávající silnici I/43. Tento dílčí úsek dálnice D43 přispěje ke zvýšení plynulosti a bezpečnosti dopravy v etapově realizovaném úseku a napomůže alespoň částečně zkvalitnění dopravy ve vztahu Boskovice/Svitávka – Lysice/Černá Hora – (Brno).

Úsek Sebranice – Velké Opatovice – hranice kraje je navržený v ZÚR JMK jako veřejně prospěšná stavba. Jeho realizace je podmíněná realizační koordinací s plánovanou D43 navazující na hranici s Pardubickým krajem ve směru na Moravskou Třebovou s napojením na dálnici D35.

Vedení dálnice D43 ve směru na Velké Opatovice a Moravskou Třebovou je plně v souladu s Aktualizací č. 1 Politiky územního rozvoje ČR (PÚR ČR). Vedení D43 mezi dálnicemi D1 a D35 bylo na základě úkolu z PÚR ČR 2008 (zodpovědné orgány MD, MŽP a kraje Jihomoravský a Pardubický) prověřováno ve dvou základních variantách s napojovacími místy v prostoru Svitav a v prostoru Moravské Třebové. Zpracovaná dokumentace jednoznačně odmítla vedení dálnice D43 ve směru na Svitavy, a to především z důvodů rizika narušení vodních zdrojů Březovského vodovodu, který je zdrojem pitné vody pro krajské město Brno. Zodpovědné orgány tak jednoznačně potvrdily výslednou polohu vedení D43 s napojením na D35 v prostoru Moravské Třebové. Tomu odpovídá i vedení D43 v úseku Sebranice – hranice kraje přes prostor Velkých Opatovic (tedy dle námítky „na Jevíčko“).

D43 v úseku Kuřim – Lysice je vymezena jako územní rezerva a to především proto, aby bylo minimalizováno případné riziko, že bude realizována D43 ve směru od severu až po Kuřim dříve, než bude realizován navazující úsek Kuřim – dálnice D1 (viz výše k požadavku MŽP). To by znamenalo zavedení dopravy v prostoru Kuřimi na

stávající kapacitně nevyhovující silnici I/43 s průchodem Brnem přes VMO a vnitroměstské komunikace. Taková situace by zcela paralyzovala celý silniční a komunikační systém Brna a okolí a znamenala by zásadní zhoršení podmínek životního prostředí a lidského zdraví.

Potencionální možnost (důsledného) oddělení tranzitní a cílové dopravy ve vztahu k Brnu je v případě dálnice D43 relevantní zvažovat pouze pro úsek Kuřim – D1, neboť v navazujícím úseku Kuřim – Lysice se bude tranzitní a cílové dopravy doprava směřující na Brno realizovat ve společném koridoru, ať již bude vybrána jedna či druhá z (geograficky blízkých) variant. V úseku Kuřim – D1 se tato dopravně inženýrská problematika týká variantního vedení D43 ve stopě bystrcké versus vedení ve stopě Boskovickou brázdou. Stěžejní roli z hlediska dopravně inženýrská hrají kritéria přepravní využitelnosti a dopravní účinnosti dané komunikace. Z hlediska dopravní účinnosti, kdy cca 82 % dopravy ve směru sever – jih představuje doprava zdrojová a cílová vázaná na město Brno a jeho příměstské části, je D43 v oddálené poloze (ve stopě Boskovickou brázdou) využitelná pouze částečně. Z výsledků modelování dopravy a prognózy dopravy se ukazuje, že oddálená poloha dálnice D43 až za Přírodní park Podkomorské lesy má významně omezenou schopnost přenést a rozdělit dopravu zdrojovou a cílovou vázanou na aglomeraci města Brna.

K námitce změny ceny nemovitostí uvádíme, že územní rezervy jsou (ve smyslu § 36 odst. 1 stavebního zákona) plochy a koridory vymezené s cílem prověřit možnosti budoucího využití, jejichž dosavadní využití nesmí být měněno způsobem, který by znemožnil nebo podstatně ztížil prověřované budoucí využití. Jedná se tedy o územní rezervy pro vyhodnocení potřebnosti a plošných nároků záměrů, a nikoliv o záměry samotné. Omezují (a to jen dočasně) vlastníky pozemků pouze v možnosti realizace „podstatných změn“ v území, které však nejsou ze strany vlastníků „nárokové“. Z povahy územní rezervy vyplývá, že sama o sobě nemůže mít za následek znehodnocení nemovitosti. Budoucí eventuální snižování hodnoty (ceny) nemovitostí je ve fázi územní rezervy a uvedeném kontextu pouze hypotetické. Není přitom vyloučeno, že hodnota může být ovlivněna i v opačném smyslu v důsledku zlepšení dopravní dostupnosti obce po realizaci D43.

Pořadí	N 51	Datum	15.06.2016	KEVIS kód	–	Č. j.	JMK 93771/2015
Zástupce veřejnosti (identifikační údaje)		titul, jméno, příjmení: datum narození:		Jaromír Foltýn anonymizováno			
Adresa / sídlo		anonymizováno					
Téma		Doprava silniční					
Téma – jiné							
Námítky							
Nesouhlasíme s nijak neodůvodnitelným, nekonceptčním a nekomplexním řešením trasování R43 v tzv. Hitlerově trase a to pouze mezi městečkem Jevíčko a obcí Čebín bez napojení na Brněnskou aglomeraci a D1. JMK se v předkládaném návrhu ZÚR vyhnul řešení dopravy v okruhu 20 km od Brna, neřeší nutný obchvat Brna a neřeší vůbec napojení jím navrhovaných variant R43 na Brno a D1 s tím, že toto bude řešeno dodatečně. Bez řádného zpracování celkové koncepce dopravy v druhé největší sídelní aglomeraci v ČR (Brno a Okres Brno-venkov) včetně řádného posouzení dopadů na životní prostředí při dodržení naší a evropské legislativy je snaha JmK o budování R43 trase „odnikud-nikam“ do prostoru Čebína s napojením na stávající přetíženou komunikaci vedoucí přes město Kuřim nesmyslná. Požadujeme, koncepční řešení dopravy v JmK ze severní strany na Brno obchvatem Brna a napojením na D1. Upřednostňujeme variantu „optimalizovanou“.							
1. Neakceptovatelnost zahrnutí dálnice D43 od Lysic po dálnici D1 formou územní rezervy (neakceptovatelnost nedořešení ZÚR JMK)							
O konečném koridoru dálnice D43 nemá být v ZÚR rozhodnuto a je zde pouze systém několika územních rezerv. Pro tento postup schází v návrhu ZÚR uspokojivé odůvodnění stejné tak jako pro návrh nedořešit územní plánování v nejvíce kritické části kraje – v 50 obcích brněnské aglomerace. Je neakceptovatelné odložit dokončení ZÚR pro celé území JMK až doby za další cca 3-4 roky s tím, že nejprve bude pořizována územní studie pro celé jádro kraje. Není objasněno, jak je možné, že v roce 2011 kraj o D43 v ZÚR rozhodoval a nyní, tj. o pět let později, rozhodnout nemůže. Je nepřijatelné, že po 16 letech existence kraje je dořešení ZÚR odkládáno o další cca 4 roky a že rozhodování o trase D43 má tedy trvat minimálně 20 let. Takový odklad							

bude mít nejen negativní vliv na obyvatele JMK, ale povede ke ztrátě Evropských dotací z „Operačního programu Doprava“ (s možným čerpáním pouze do roku 2023). Nedokončení ZÚR tedy znemožňuje zahájení realizace D43 minimálně do roku 2024. Požaduje se dopracování ZÚR tak, aby byl definitivně vymezen celý logicky provozovatelný úsek od dálnice D1 po Boskovice.

2. Územní rezerva pro D43 ve variantě „německá“ neměla nikdy být navržena a je ji třeba ze ZÚR vypustit

Územní rezervy se sice podle stavebního zákona neposuzují z hlediska dopadů na veřejné zdraví a na životní prostředí, ale i tak vymezování územních rezerv pro páteřní komunikace musí vždy vycházet z takového profesionálního přístupu, že územní rezerva smí být vymezena pouze v takovém koridoru, kde odborníkovi není známa žádná zásadní překážka k realizaci výstavby předmětné komunikace.

Z tohoto hlediska územní rezerva pro D43 v trase „Německé“ neměla nikdy být v návrhu ZÚR zakreslena, neboť i neodborníkovi je na první pohled zřejmé, že realizace komunikace D43 v této trase prakticky není možná. Požaduje se tedy úprava ZÚR.

Je naprosto nepochybné, že kondor varianty „Německé“ uvažovaný před 75 lety je nepoužitelný i proto, že za toto velmi dlouhé období došlo v území k podstatným změnám a že ze zákona byla posílena ochrana jak obyvatel, tak i přírody, což nelze ignorovat.

V současné době jsou obce Malhostovice a Drásov prakticky srostlé a není zde tedy prostor pro umístění transevropské dálniční komunikace D43 systému TEN-T. Do stejné situace se D43 dostává v blízkosti obcí Všechnovice a Skalička. V oblasti Malé Lhoty projektant prakticky zachoval těleso v trase navrhované v předválečných letech, ale nevzal v úvahu, že zde již dnes výstavba rodinných domků dosáhla vzdálenosti cca 70 metrů od plánované D43. Podobný problém je i v Černé Hoře, kde je též rozsáhlá nová výstavba. Varianta „Optimalizovaná“ je zde vedena významně dále od této obytné výstavby než varianta „Německá“. Ani jedna z těchto mnoha nově urbanizovaných oblastí není zakreslena v mapových podkladech použitých pro Návrh ZÚR.

„Německá“ varianta velmi nešťastně zasahuje i do prostoru evropsky chráněných lokalit Natura 2000 v prostoru Malhostovických kopečků. Jejich hodnota z hlediska přírody a z hlediska jejich umístění v krajině by byla realizací D43 v „Německé“ trase prakticky zlikvidována.

Stejná situace na trase „Německé“ varianty je i v katastru obce Lubě, kde se nachází přírodní památka Krkatá bába. Tomuto útvaru předválečný projektant věnoval zvýšenou pozornost a alespoň v tomto prostoru navrhovaná tělesa komunikace rozdělil.

V současném stavu je těleso D43 navrhováno zcela necitlivě s protnutím přírodní památky a její hodnota jako součást velmi cenné krajiny se tak prakticky vytrácí.

3. Neakceptovatelnost odkládání dořešení ZÚR JMK s ohledem na nepřijatelné životní podmínky v okolí stávající silnice I/43 v situaci, kdy existuje kvalitní trasování D43 (tzv. „Optimalizovaná“ varianta)

Oddálení vymezení koridoru D43 o minimálně 4 roky je nepřijatelné, neboť občané rady obcí, včetně Lipůvky a Lažan, jsou dlouhodobě vystaveni nadměrné zátěži průchodem stávající komunikace I/43 urbanizovaným územím obce. Požaduje se definitivní vymezení koridoru D43 v ZÚR.

ZÚR nenaplnily svůj základní úkol, který byl od nich očekáván, tedy zbavení těchto obcí dopravní zátěže, a to přesto, že je k dispozici autorizovaný projekt tzv. „Optimalizované“ varianty D43 navrhuující kvalitní obchvaty obcí.

Tato „Optimalizovaná“ varianta D43 je také kvalitním severním obchvatem Kuřimi, a tedy by umožnila odvést podstatnou část tranzitní dopravy z prostoru Kuřimi. Oddálení rozhodnutí o trase D43 o cca 4 roky také znamená, že občané Kuřimi budou minimálně o 4 roky déle zbytečně zatěžováni.

„Optimalizovaná“ varianta D43 je jedinou známou variantou, která umožňuje komplexně dořešit vedení dopravy ze tří směrů, a to od Blanska, Černé hory a Tišnova, a tím umožňuje důsledné oddělení dopravy tranzitní vzhledem ke Kuřimi a Brnu a dopravy cílové do města Brna. Tranzitní doprava se zachycuje již severně od Kuřimi a je odvedena nejkratší cestou k dálnici D1, tedy nezatěžuje ani Kuřim ani Brno. Vybudování „Optimalizované“ varianty D43 (tj. vybudování nové trasy zejména pro tranzitní dopravu) současně umožňuje k důsledné ochraně Kuřimi a Brna aplikovat dopravně technická opatření, např. vyloučit tranzitní, zejména nákladní, dopravu z tohoto území, a to i s použitím dopravního značení.

4. Nesprávné rozdělování D43 na nelogické a samostatně neprovozovatelné úseky

Ve stanovisku k posuzování vlivů na veřejné zdraví a na životní prostředí (Stanovisko SEA) vydaného Ministerstvem životního prostředí v lednu 2016 mělo Ministerstvo závažné námitky proti postupu, kdy část koridoru D43 byla dána do územní rezervy (úsek od dálnice D1 po Kuřim) přičemž v navazující oblasti severně od Kuřimi bylo navrhováno o D43 rozhodnout. MŽP požadovalo D43 nedělit na úseky a posoudit D43 jako celek. Kraj této námitce vyhověl.

Na severu MŽP sice explicitně zmínilo obec Lysice, nicméně je nepochybně nesprávné dělit řízení o D43 v ZÚR jakkoliv na nelogicky vytyčené a samostatně neprovozovatelné úseky.

Logickým úsekem tedy není kraťoučkový úsek D43 od Lysic po Boskovice ani úsek od Boskovic po Jevíčko, kde je dnes pouhá komunikace II. třídy (a tato komunikace kapacitně dostačuje, je nutné jen dořešit obchvaty obcí).

Požadujeme proto, aby byla napravena nově vzniklá chybná situace, tj. že hranice mezi územními rezervami a definitivně navrhovaným koridorem D43 je nesmyslně v polích pod Lysicemi.

Požaduje se proto vyřešit D43 v celém logickém úseku od dálnice D1 po oblast Boskovicka.

V projektu ing. Kalčíka z roku 2015 je správně navrhována D43 od dálnice D1 až po křížení s dnešní I/43 u Skalice nad Svitavou (a zde s přímým napojením Boskovic po silnici II/150).

Následná trasa od tohoto zakončení dále k severu by měla být projednána při nápravě dosavadního pořízení ZÚR, a to ve variantách, kde bude zahrnuta jak varianta D43 na Svitavy, tak i varianta, kde se D43 u Skalice nad Svitavou ukončí a doprava se rozdělí na silnice I. a II. třídy ve směru na Kunštát, Svitavy, Jevíčko a Boskovice.

Vedení D43 trase na Jevíčko postrádá jakékoliv odůvodnění, neb nahrazovat zde existující a kapacitně vyhovující silnici II. třídy dálnicí je naprosto nepřiměřené.

5. Nesprávné vyhodnocení varianty Optimalizované vyhodnocení vlivů (SEA)

Vyhodnocení varianty „Optimalizované“ bylo v celém procesu pořizování ZÚR nesprávné. V provedeném posouzení SEA zveřejněném v květnu 2015 bylo naprosto nesprávně tvrzeno, že rozdíly mezi variantou „Optimalizovanou“ a variantou „Německou“ jsou malé. Toto je zcela v rozporu s realitou, neboť za malý rozdíl se nedá např. pokládat situace, kdy v jednom případě je koridor transevropské komunikace TEN-T určené pro dálkovou tranzitní dopravu napříč Evropou **veden pouhé desítky metrů od obytných budov** a v druhém případě je **veden ve vzdálenosti cca půl kilometru a dále od okraje obce**.

Je naprosto zřejmé, že „Optimalizovaná“ varianta D43 se sídelním útvarům striktně vyhýbá, zatímco varianta „Německá“ tak nečiní, a tedy má významné negativní vlivy na obce. Lze poukázat např. na porovnání situace, kdy **varianta „Německá“ je v těsném kontaktu s obytnou zástavbou** obcí Malhostovice a Drásov, což je v příkrém kontrastu s **kvalitně navrženou variantou „Optimalizovanou“, která je navržena cca 1 km od obce Lipůvka**.

Na tuto skutečnost bylo již upozorňováno v roce 2015, ale toto bylo ignorováno. Požaduje se tedy náprava ZÚR a nové projednání ZÚR. Je současně požadováno takové vymezení návrhového koridoru D43 od dálnice D1 až po Lysice, které bude provedeno na základě řádného hodnocení vlivů na veřejné zdraví.

Územím dotčeným připomínkou je území všech obcí, které jsou dotčeny chybně navrhovanou „německou“ trasou D43, včetně obcí Kuřim, Čebín, Drásov, Malhostovice, Skalička, Všechnovice, Lubě, Hluboké Dvory a Malá Lhota a obce dotčené neřešením D43, tj. např. Lipůvka, Lažany a Kuřim.

Vyhodnocení námitek

Úvodní „text námitek“ (bez číslování) napadá údajně chybějící koncepční řešení dopravy v Jihomoravském kraji, v detailu pak „nekonceptní a nekomplexní“ řešení trasování dálnice R43, a řádnost posouzení dopadů na životní prostředí. Z kontextu jednotlivých námitek lze usuzovat, že důvodem pro prezentované názory je vymezení některých záměrů v ZÚR JMK formou územní rezervy a stanovení podmínky zpracování územní studie v jádrovém území kraje. Teze úvodního textu jsou rozvedeny v obsahu jednotlivých číslovaných námitek, jejichž vyhodnocení uvádíme níže.

Námítka č. 1: Neakceptovatelnost zahrnutí dálnice D43 od Lysic po dálnici D1 formou územní rezervy (neakceptovatelnost nedořešení ZÚR JMK), **se zamítá.**

Odůvodnění:

Pořizovatel ZÚR JMK zdůrazňuje, že návrhem ZÚR JMK je řešeno celé území kraje včetně jeho centrální části, kterou je OB3 Metropolitní rozvojová oblast Brno, vymezená Politikou územního rozvoje ČR. Návrh ZÚR JMK obsahuje mimo jiné řešení celé páteřní silniční infrastruktury. Koncepce dopravy Jihomoravského kraje obsažená v ZÚR JMK je výsledkem komplexního posouzení potenciálu území a zhodnocení koncepčních scénářů uspořádání silniční sítě v Jihomoravském kraji, včetně zhodnocení výhledového zatížení silniční sítě v jednotlivých koncepčních scénářích (tzv. dopravní model), které byly modelovány pro potřeby posouzení jejich účinnosti, dopadů do území, nároků a přínosů pro rozvoj území kraje. V souladu se stavebním zákonem a zadáním jsou v ZÚR JMK vymezeny pro dopravní a technickou infrastrukturu plochy a koridory návrhové (veřejně prospěšné stavby) a územní rezervy.

Stavební zákon v § 36 odst. 2 umožňuje v zásadách územního rozvoje uložit prověření vybraných ploch a koridorů územní studií. Zadání ZÚR JMK v bodě 15. uložilo projektantovi vyhodnotit potřebu uložení územní studie. V průběhu pořizování současných ZÚR vyhodnotil projektant ve vztahu k území Metropolitní rozvojové oblasti Brno OB3 všechny dostupné podklady a dospěl k závěru, že je účelné a nezbytné uložit zpracování územní studie. Cílem územní studie je prověřit v územním detailu potřebnost a realizovatelnost vybraných záměrů navrhované koncepce silniční dopravy na území Jihomoravského kraje, jež byly vymezeny v podobě územních rezerv. Podrobné odůvodnění závěru je uvedeno v Odůvodnění Návrhu ZÚR JMK v kapitole G.9. (k bodu 438).

K uvedenému doplňujeme, že Aktualizací č. 1 PÚR ČR je stanoven úkol pro Metropolitní rozvojovou oblast Brno – pořídit územní studii řešící zejména vazby veřejné infrastruktury. Návrhem ZÚR JMK uložená „Územní studie nadřazené dálniční a silniční sítě v jádrovém území OB3 Metropolitní rozvojové oblasti Brno“ tak plní úkol stanovený Jihomoravskému kraji PÚR ČR.

MŽP vydalo k návrhu ZÚR JMK stanovisko podle § 10g zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí a o změně některých souvisejících zákonů ve znění pozdějších předpisů (stanovisko SEA) dne 05.01.2016. K územní studii MŽP ve stanovisku uvedlo cit.: „Návrh ZÚR JMK obsahuje řadu záměrů s potenciálem přispět ke zlepšení kvality ovzduší (zkvalitnění a zkapacitnění veřejné dopravy [nové terminály IDS, modernizace a výstavba železničních tratí], vyvedení dopravy mimo obytnou zástavbu [obchvaty obcí], stavby plynovodů a teplovodů [předpoklad nahrazení alespoň části lokálních topenišť] aj.), pokračující absence ZÚR JMK by naopak mohla bránit rozvoji v některých oblastech a v konečném důsledku implikovat zhoršování imisní zátěže. V dané situaci proto MŽP považuje za nejvhodnější dokončit pořizování stávajícího návrhu ZÚR JMK a následně urychleně zpracovat aktualizaci zásad, respektující výsledky vypracované územní studie.“ Ve stanovisku MŽP stanovilo mj. požadavek „Bezodkladně po pořízení územní studie zajistit komplexní dořešení problematiky uspořádání nadřazené silniční sítě v jádrovém území metropolitní oblasti Brno převedením vybraného řešení do návrhové části ZÚR JMK v rámci jejich aktualizace tak, aby byly vytvořeny územní podmínky a předpoklady pro možnou přípravu a zahájení realizace celého souboru rozhodujících dopravních staveb vybraného koncepčního scénáře, které v cílové podobě umožní vytvořit plnohodnotné podmínky pro ochranu zdraví obyvatel a životního prostředí.“

Pořizovatel ZÚR JMK nesouhlasí s názorem, že „odkládá dokončení ZÚR JMK pro celé území kraje“. Z výše uvedeného je zřejmé, že s ohledem na komplikovanost centrálního území kraje a potřebnost prověření záměrů, které se v něm kumulují, v podrobnějším měřítku, pořizovatel pouze využívá ve prospěch kvality budoucího řešení relevantní nástroje územního plánování.

K trasování dálnice D43 (rychlostní silnice R43) uvádíme, že koncepce dopravy v Jihomoravském kraji, uplatněná v ZÚR JMK, navazuje na dlouhodobě sledované zásady a principy rozvoje území včetně nadřazené dopravní infrastruktury. Aktuálně zohledňuje a zapracovává strategie a principy platných oborových dokumentů schválených vládou ČR, především Dopravní politiku České republiky pro období 2014 –2020 s výhledem do roku 2050 (Usnesení vlády ČR č. 449/2013 Sb.), Dopravní sektorovou strategii, 2. fázi (Usnesení vlády ČR č. 850/2013 Sb.) a dále Politiku územního rozvoje.

V Dopravní politice České republiky je k problematice urychlení přípravy staveb uvedeno: „... dopravní infrastruktura přináší občanům pozitiva, avšak projekty mohou být teoreticky realizovány ve více variantách, které se liší náklady, délkou přípravy záměru, územní prostupností a svými negativními vlivy na životní prostředí, zejména pak na životní podmínky občanů žijících v blízkosti nové infrastruktury. Zároveň návrh projektů může naopak usnadnit životní podmínky obyvatel na jiném místě. Dopravní infrastruktura je nákladná a dlouhodobá investice, a proto posouzení jednotlivých variant včetně hodnocení vlivu na životní prostředí musí být důkladné

a s účastí veřejnosti. Celý proces je vždy velmi náročný a může probíhat jen za předpokladu konstruktivního přístupu všech stran.“

V rámci Dopravní sektorové strategie je chybějící úsek silnice R43 Brno – Staré Město identifikován jako nedostatek jednak z hlediska kompletnosti sítě TEN-T, jednak z hlediska dobudování plánované sítě dálnic a rychlostních silnic. Je zde však také uvedeno, že „s ohledem na prioritizaci opatření, výsledky ekonomického hodnocení, dostupné finanční zdroje a složitost povolovacích procesů nebude v horizontu do roku 2030 zřejmě možné dostavět rychlostní silnici R43 v úseku Svitávka – Staré Město“.

Dále z Dopravní sektorové strategie citujeme: „**R43 Troubsko – Staré Město** (cluster CS025P Troubsko – Kuřim, projekt S165; CS4199aN Kuřim – Svitávka, projekt S322; CS199bN Svitávka – Staré Město, projekt S321): Ve vztahu k těmto clusterům, resp. projektům, je třeba primárně zajistit jejich nezpochybnitelnou územní stabilizaci v Zásadách územního rozvoje Jihomoravského kraje. V severní části na území Pardubického kraje je trasa územně stabilizována. Poté je třeba v rámci územně definovaných koridorů provést hodnocení konkrétního trasování v rámci procesu EIA. Souhlasné stanovisko MŽP v rámci procesu EIA bylo prozatím vydáno pouze ve vztahu k projektu S322 (Kuřim – Svitávka). S ohledem na očekávatelné komplikace v průběhu investorské přípravy těchto projektů a s ohledem na výsledky hodnocení předmětných clusterů v Knize 8 není počítáno s realizací těchto projektů v období 2014 – 2020. V rámci přípravných prací je třeba volit obhajitelné technicko-ekonomické řešení celého tahu.“ Dále se zde uvádí, že „.... R43 v současné době nemůže plnit roli projektu pro zvýšení absorpční kapacity finančních prostředků, neboť není dostatečně investorsky připravena. Z uvedeného důvodu jsou pro zvýšení absorpční kapacity sledovány jiné připravenější projekty, byť jejich důležitost v rámci systému byla shledána jako nižší než potřeba nové stopy silniční komunikace mezi D1 a I/35 (R35).“

Výše uvedené časové horizonty a jejich odůvodnění prokazují, že možnost čerpání dotací z „Operačního programu Doprava 2014-2020“ pro záměr R43 (dle současné právní úpravy dálnice D43) není determinována pouze postupem zvoleným v ZÚR JMK (prověření dopravní sítě cestou územní studie), ale roli zde hrají další významné faktory mimo oblast územního plánování, které možnost využití programu (v němž výdaje na projekty musí být vynaloženy nejpozději do 31.12.2023) z časových důvodů prakticky vylučují.

K odlišnému přístupu k „rozhodování kraje o D43“ v současnosti oproti roku 2011 uvádíme: JMK v souladu se stavebním zákonem zahájil v roce 2007 pořizování ZÚR, které v roce 2011 vydal. Po vydání zrušujícího rozsudku NSS v roce 2012 JMK neprodleně zahájil pořizování nových ZÚR JMK. NSS nezpochybnil koncepci ZÚR JMK, ale uvedl nový náhled na posouzení kumulativních a synergických vlivů v procesu SEA. Do rozhodnutí soudu probíhalo hodnocení SEA v ZÚR v ostatních krajích obdobně, proto JMK nepředpokládal nedostatky v dokumentaci; tento předpoklad byl potvrzen i souhlasným stanoviskem SEA k následně zrušeným ZÚR JMK. Nejvyšší správní soud tak svým rozsudkem k ZÚR JMK vyslovil jiný právní názor, než jaký do té doby státní správa zastávala.

JMK si je vědom důsledku rozsudku soudu a složitosti posuzování kumulativních a synergických vlivů. Součástí dokumentace Vyhodnocení vlivů ZÚR JMK na životní prostředí (dokumentace SEA) je proto „Metodické vysvětlení“ (Příloha č. 1), kde je popsán metodický přístup ke zpracování jednotlivých kapitol dokumentace, v opodstatněných případech jsou popsány úvahy, které zpracovatele vedly ke zvolenému způsobu zpracování vyhodnocení. Dokumentaci SEA se podrobně zabývalo MŽP ve stanovisku SEA ze dne 05.01.2016, k vyhodnocení nemělo z hlediska zvoleného metodického přístupu výhrady.

Co se týče možnosti rozhodnutí o výběru variant v rámci současně zpracovaných ZÚR JMK, je třeba vzít v úvahu skutečnost, že do procesu pořizování nových ZÚR JMK také výrazně zasáhla novela SZ (účinná od 01. 01. 2013), která omezila podrobnost řešení příslušející jednotlivým druhům ÚPD. V rámci ZÚR JMK není možné dosáhnout takové úrovně znalostí o území, záměrech a jejich kumulovaných a synergických vlivech, která je potřebná k dostatečně kvalifikovanému a podloženému rozhodnutí o variantách.

Podkladem pro aktualizaci ZÚR JMK a invariantní vymezení zásadních infrastrukturních záměrů dálniční a silniční sítě v jádrovém území rozvojové oblasti Brno jako veřejně prospěšné stavby s předpokladem možného zahájení jejich projektové a realizační přípravy bude výsledek územní studie.

Námítka č. 2: Územní rezerva pro D43 ve variantě „německá“ neměla nikdy být navržena a je ji třeba ze ZÚR vypustit, se zamítá.

Odůvodnění:

Vyslovený názor, že „realizace komunikace D43 v této trase prakticky není možná“, je subjektivním názorem podatele, se kterým nelze souhlasit. Důvody uvedené v podání akcentují ve vztahu k trasování dálnice D43

hledisko ochrany zastavěných území obcí, obyvatel a přírodních hodnot území. Je však nezbytné vzít v potaz, že kritéria pro plánování dopravních tras jsou multidisciplinárního charakteru, zváženy a zohledněny musí být nejrůznější aspekty, nejen negativní vlivy na obyvatelstvo, ale v neposlední řadě také přepravní účinnost a vlivy na různé složky životního prostředí, které je třeba posoudit v širších souvislostech. Při malé podrobnosti, kterou umožňuje měřítko ZÚR JMK, není možné porovnat uvedené parametry na potřebné úrovni.

V Dopravní politice České republiky pro období 2014 –2020 s výhledem do roku 2050 (Usnesení vlády ČR č. 449/2013 Sb.) je zcela případně konstatováno, že „... *dopravní infrastruktura přináší občanům pozitiva, avšak projekty mohou být teoreticky realizovány ve více variantách, které se liší náklady, délkou přípravy záměru, územní prostupností a svými negativními vlivy na životní prostředí, zejména pak na životní podmínky občanů žijících v blízkosti nové infrastruktury. Zároveň návrh projektů může naopak usnadnit životní podmínky obyvatel na jiném místě. Dopravní infrastruktura je nákladná a dlouhodobá investice, a proto posouzení jednotlivých variant včetně hodnocení vlivu na životní prostředí musí být důkladné a s účastí veřejnosti. Celý proces je vždy velmi náročný a může probíhat jen za předpokladu konstruktivního přístupu všech stran.*“

Jak je mj. uvedeno v odůvodnění námítky, územní rezervy se z hlediska vlivů na životní prostředí ani dopadů na veřejné zdraví neposuzují (§ 36 odst. 1 stavebního zákona), neboť účelem územní rezervy je chránit území pro záměr, který nelze bez prověření potřeby realizace a jeho plošných nároků umístit do území. Na základě principu předběžné opatrnosti je však ve Vyhodnocení vlivů ZÚR JMK na udržitelný rozvoj území (v příloze č. 3 „Informativní údaje k územním rezervám“) popsána problematika, které musí být při prověřování možností budoucího využití pro daný účel a při upřesnění vymezení koridoru věnována zvýšená pozornost. Účelem informativního přehledu je upozornit na skutečnosti, kterým je nutné při budoucím prověřování věnovat pozornost, tj. neměly by být opomenuty.

Při předběžném posouzení koridorů územních rezerv neshledal projektant u žádného z koridorů takový střet se zájmy ochrany životního prostředí dle jednotlivých složek, který by vyloučil již v této fázi realizovatelnost záměru, pro nějž byla územní rezerva vymezena.

V informativním přehledu je mj. zahrnuta oblast „Biologická rozmanitost, fauna, flóra“, kde jsou u každého hodnoceného úseku uvedeny i příslušné evropsky významné lokality, přírodní památky a další chráněná území včetně těch jmenovaných v podání. V upozornění SEA koridoru pro územní rezervu RDS34-A (dálnice D43 v úseku Kuřim – Lysice; varianta „Německá“) je uvedeno, že při dalším prověřování možnosti využití vymezeného koridoru je nutné věnovat pozornost (kromě dalšího) – minimalizaci vlivů na zvláště chráněná území přírody (přírodní památky Krkatá Bába, Malhostovické kopečky, Čtvrtky za Bořím a Zlobice) a lokality soustavy NATURA 2000 (EVL Malhostovické kopečky, EVL Zlobice), a dále optimalizaci trasy v rámci koridoru s cílem minimalizace dopadů na obytnou zástavbu, zajistit splnění hlukových limitů.

Způsob respektování chráněných území v koridoru územní rezervy RDS34-A v návrhu ZÚR JMK je popsán v textové části odůvodnění, z níž citujeme: „Koridor vychází z MÚK Kuřim, prochází mezi obcemi Drásov a Malhostovice. V prostoru bezprostředně souvisejícím s EVL Malhostovické kopečky je na základě stanoviska MŽP k posouzení vlivů provedení záměru na životní prostředí podle § 10 zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí a v souladu s návrhem studie „Rychlostní silnice R43 Kuřim – Svitávka“ (HBH Projekt, s. r. o., 2012) veden v oddálené poloze od EVL Malhostovické kopečky. Koridor přechází přes přírodní památku Krkatá Bába, v projektové dokumentaci je tento úsek technicky řešen estakádou nad přírodní památkou s vyloučením potenciálního střetu. Dále koridor východně míjí obec Žernovnik, ve východní poloze se vyhýbá přírodní památce Čtvrtky za Bořím a končí mimoúrovňovou křižovatkou MÚK Lysice.“

Varianty územní rezervy D43 ve variantě „Německé a „Optimalizované MŽP“ budou mimo jiné předmětem podrobného prověřování v rámci „Územní studie nadřazené dálniční a silniční sítě v jádrovém území OB3 Metropolitní rozvojové oblasti Brno“, uložené ZÚR JMK. Tato územní studie v podrobnějším měřítku prověří a upřesní i návrh koridoru pro D43 včetně všech souvisejících staveb s ohledem na možné varianty vedení, realizovatelnost technického řešení i požadavky ochrany životního prostředí a lidského zdraví. Výsledky územní studie budou podkladem pro výběr výsledné varianty D43 a upřesnění koridoru jako veřejně prospěšné stavby v aktualizaci ZÚR JMK.

Úkolem uvedené územní studie (viz rámcový obsah územní studie v bodě 438 textové části I. návrhu ZÚR JMK) je 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. Při prověřování má

územní studie mj. *zohlednit strukturu osídlení a limity využití území včetně zastavěných území, prověřovaná řešení směřovat k dopravní účinnosti řešení, minimalizaci negativních vlivů na obyvatelstvo, lidské zdraví a životní prostředí, na přírodu, krajinu a krajinný ráz území.*

Při zpracování územní studie budou použity aktuální mapové podklady v podrobnějším měřítku, zohledněna pak může být aktuální situace v území.

Námítka č. 3: Neakceptovatelnost odkládání dořešení ZÚR JMK s ohledem na nepřijatelné životní podmínky v okolí stávající silnice I/43 v situaci, kdy existuje kvalitní trasování D43 (tzv. „Optimalizovaná“ varianta) **se zamítá.**

Odůvodnění:

K údajnému odkládání dořešení ZÚR JMK jsme se vyjádřili již v rámci námítky č. 1.

Varianta D43 v jádrovém území rozvojové oblasti OB3 Brno s napojením na dálnici D1 jsou z důvodů především složitosti územních podmínek příměstského prostoru, vysokých nároků na dopravu generovaných potřebami krajského města a druhé největší metropole v České republice dlouhodobě prověřovány a zkoumány. Varianta „Optimalizovaná“ v úseku Černá Hora – Kuřim – dálnice D1 je pouze jednou z možných variant, která v úseku Kuřim – D1 představuje maximální oddálení dálnice do stopy Boskovické brázdy. Vedení D43 Boskovickou brázdou skýtá oproti poloze Bystrcké relativně snazší územní průchodnost.

Rozhodnutí o výsledné variantě však musí respektovat i jiné požadavky a podmínky, zejména pak dopravně inženýrské včetně přepravní využitelnosti a dopravní účinnosti dané komunikace. Z hlediska dopravní účinnosti, kdy cca 82% dopravy ve směru sever – jih představuje doprava zdrojová a cílová vázaná na město Brno a jeho příměstské části, je D43 v takto oddálené poloze využitelná pouze částečně. Z výsledků modelování dopravy a prognózy dopravy se ukazuje, že pro výhledovou intenzitu dopravy ve stopě Boskovickou brázdou by z hlediska kapacity postačovala komunikace v kategorii silnice I. třídy, přičemž by zásadně vzrostly nároky na kapacitní silniční infrastrukturu pro zdrojovou a cílovou dopravu v poloze blíže k Brnu.

Z důvodů složitosti a komplexnosti celé problematiky, kdy výběr výsledné varianty D43 v úseku Kuřim – dálnice D1 je úzce spjatý s celkovým dopravním systémem a řešením jádrového území rozvojové oblasti OB3 Brno včetně vnitřního prostoru a komunikační sítě Brna – VMO a MMO (D43 – součást třístupňové ochrany Brna), ZÚR JMK ukládají zpracování „Územní studie nadřazené dálniční a silniční sítě v jádrovém území OB3 Metropolitní rozvojové oblasti Brno“. Tato územní studie v podrobnějším měřítku prověří všechny potřebné souvislosti, potřebu a řešení doprovodných komunikací a návazností na nižší komunikační síť, upřesní i návrh a potřebnou šířku koridoru pro D43 včetně všech souvisejících staveb s ohledem na možné varianty vedení, realizovatelnost technického řešení i požadavky ochrany životního prostředí a lidského zdraví. Výsledky územní studie budou podkladem pro výběr výsledné varianty i vymezení koridoru D43 jako veřejně prospěšné stavby v aktualizaci ZÚR JMK.

Pořizování územní studie bude zahájeno bezodkladně po vydání ZÚR JMK. Poté bude bezodkladně pořízena aktualizace ZÚR JMK.

Důvodem, proč D43 v úseku Kuřim – Lysice není vymezena jako veřejně prospěšná stavba s možným zahájením projektové a realizační přípravy je především zabránit případnému riziku, že bude realizována D43 ve směru od severu až po Kuřim dříve, než bude realizován navazující úsek Kuřim – dálnice D1. To by znamenalo zavedení dopravy v prostoru Kuřimi na stávající kapacitně nevyhovující silnici I/43 s průchodem Brnem přes VMO a vnitroměstské komunikace. Taková situace by zcela paralyzovala celý silniční a komunikační systém Brna a okolí a znamenala by zásadní zhoršení podmínek životního prostředí a lidského zdraví.

V požadavcích stanoviska MŽP se v tomto smyslu ukládá: „... vymezit koridor pro záměr D43 jako ucelený komplex staveb, prověřených na základě zadané územní studie. Koridor pro záměr D43 v úseku Kuřim – Lysice může být v ZÚR JMK vymezen nejdříve po dořešení trasování koridoru pro záměr D43 v úseku D1 – Kuřim, neboť výběr jedné z variant prvně uvedeného úseku předjímá řešení návaznosti záměru jižně od Kuřimi. Řešením tak může být převedení obou úseků záměru do územní rezervy v rámci aktuálních zásad a následně jejich zahrnutí do návrhové urychleně zpracované aktualizace ZÚR JMK...“.

Negativní dopady stávající silnice na I/43 na životní podmínky v obcích, kterými prochází, jsou nezpochybnitelné. Situace však, jak plyne z výše uvedeného, nemůže být řešena separátně, ale v rámci celkového uspořádání dálniční a silniční sítě v jádrovém území OB3 metropolitní rozvojové oblasti Brno a především ve vazbě na navrhovanou dálnici D43. Z tohoto předpokladu evidentně vychází také obsah

námítky. I přes naléhavost však není možné řešení „urychlit“ nedostatečně podloženým výběrem některé z variant.

Námítka č. 4: Nesprávné rozdělování D43 na nelogické a samostatně neprovozovatelné úseky **se zamítá.**

Odůvodnění:

Pořizovatel ZÚR JMK zdůrazňuje, že formulace „ministerstvo životního prostředí mělo závažné námitky proti postupu, kdy část koridoru D43 byla dána do územní rezervy (úsek od dálnice D1 po Kuřim) přičemž v navazující oblasti severně od Kuřimi bylo navrhováno o D43 rozhodnout“ a stejně tak formulace „MŽP požadovalo D43 nedělit na úseky a posoudit D43 jako celek“ neodpovídají skutečnosti. K vymezení kapacitní silnice R43 v návrhu ZÚR JMK stanovilo MŽP ve stanovisku SEA v bodě 3) požadavek nevymezovat v ZÚR JMK koridor pro záměr R43 v úseku Kuřim – Lysice před vymezením koridoru pro záměr R43 v úseku D1 – Kuřim. V textu stanoviska k tomuto požadavku MŽP uvádí cit.: „V požadavcích tohoto stanoviska se proto ukládá vymezit koridor pro záměr R43 jako celý komplex staveb, prověřených na základě zadané územní studie. Koridor pro záměr R43 v úseku Kuřim – Lysice může být v ZÚR JMK vymezen nejdříve po dořešení trasování koridoru pro záměr R43 v úseku D1 – Kuřim, neboť výběr jedné z variant trasování prvně uvedeného úseku předjímá řešení návaznosti záměru jižně od Kuřimi. Řešením tak může být převedení obou úseků záměru do územní rezervy v rámci aktuálních zásad a následně jejich zahrnutí do návrhové části urychleně zpracované aktualizace ZÚR JMK. V tomto smyslu je formulován požadavek 3) tohoto stanoviska.“

Z uvedeného textu je evidentní, že ze strany MŽP se nejedná o „závažné námitky“ a ministerstvo nepožadovalo „D43 nedělit na úseky a posoudit D43 jako celek“ ani nemělo námitky proti tomu, že některé úseky jsou v ZÚR JMK vymezeny formou návrhového koridoru a jiné formou územní rezervy. Podmínka MŽP nebyla směřována proti členění koridoru R43 na úseky, MŽP ve stanovisku pouze akcentovalo vzájemnou determinaci úseku Kuřim – Lysice a úseku jižně od Kuřimi a navrhlo způsob řešení. Řešení navržené MŽP, tj. „převedení obou úseků záměru do územní rezervy v rámci aktuálních zásad“ bylo zpracováno do ZÚR JMK. Oba úseky jsou současně zahrnuty v rozsahu územní studie, jejíž zpracování je uloženo Návrhem ZÚR JMK. Účelem „Územní studie nadřazené dálniční a silniční sítě v jádrovém území OB3 Metropolitní rozvojové oblasti Brno“ je prověřit v územním detailu potřebnost a realizovatelnost vybraných záměrů navrhované koncepce silniční dopravy na území Jihomoravského kraje, jež byly vymezeny v podobě územních rezerv. Jedním z úkolů územní studie je (viz bod 438 textové části I. návrhu ZÚR JMK) „prověřit varianty dálnice D43 v úseku dálnice D1 – Kuřim se zohledněním návazností na varianty D43 navazujícího úseku Kuřim – Lysice z hlediska dopravní účinnosti v celém systému silniční a komunikační sítě OB3 metropolitní rozvojové oblasti Brno a města Brna, územních nároků a v koordinaci s navazujícími záměry“. Územní studie se stane podkladem pro následnou aktualizaci ZÚR JMK.

Řešení ZÚR JMK obsahuje pro jednotlivé záměry v rozsahu celého kraje jak úseky návrhové, tak úseky vymezené formou územních rezerv, včetně stanovené podmínky zpracování územní studie jako podkladu pro rozhodování o variantách. Toto řešení je řešením kompletním a je v souladu se stavebním zákonem a jeho prováděcími předpisy.

Možností vymezení jednotlivých koridorů a jejich dílčích úseků v ZÚR se zabýval rozsudek Nejvyššího správního soudu č. 1 Ao 7/2011-526 k ZÚR JMK ze dne 21. června 2012, a to v souvislosti s posouzením vlivů ZÚR na životní prostředí. V článku [218] rozsudku soud uvedl cit.: „Navrhovatelé mají pravdu v tom, že posouzení vlivů ZÚR na životní prostředí je založeno na hodnocení jednotlivých koridorů (event. jejich dílčích úseků). Soud v tom však nespátřuje rozpor se zákonem. Ba naopak považuje takový postup za jediný možný, neboť pouze takto lze relativně podrobně posoudit vlivy jednotlivých záměrů, pro jejichž realizaci stanoví ZÚR předpoklady, a učinit rozhodnutí o výběru varianty. Posouzení musí být zaměřeno na vlivy všech ploch a koridorů obsažených v návrhu ZÚR, včetně jejich vzájemného ovlivňování. Koncepci jako celek lze totiž považovat za souhrn jednotlivých ploch a koridorů v jejich vzájemných souvislostech a interakci“.

K rozdělení koridoru R43 na úseky uvádíme následující:

Silnice R43 (v souladu s novou právní úpravou nyní D43) je konkretizací záměru silničního propojení dálnice D1 a dálnice D35, který je ze své podstaty rozdělen již členěním České republiky dle krajů, další členění na úseky v rámci území Jihomoravského kraje pak logicky vychází z návazností na dopravní síť celého kraje, ze stupně podrobnosti existujících územně plánovacích podkladů a jiných dokumentů (např. hodnocení EIA), z existence variant a dalších okolností, jak je popsáno dále.

Dílčí úseky D43 vymezené v ZÚR JMK jako veřejně prospěšné stavby (tj. úseky návrhové) představují logické

a samostatné stavby, které lze etapově realizovat a vhodně dočasně napojit na stávající úseky I/43. Úsek Lysice – Sebranice (DS02) může být ve směru na Pardubický kraj dočasně napojen na stávající I/43 (MÚK Sebranice – směr Svitavy). Ve směru na Brno bude přes navrhovanou MÚK Lysice napojen prostřednictvím silnice II/376 na stávající silnici I/43. Tento dílčí úsek dálnice D43 přispěje ke zvýšení plynulosti a bezpečnost dopravy v etapově realizovaném úseku a napomůže alespoň částečně zkvalitnění dopravy ve vztahu Boskovice/Svitávka – Lysice/Černá Hora – (Brno).

Úsek Sebranice – Velké Opatovice – hranice kraje je navržený v ZÚR JMK jako veřejně prospěšná stavba. Jeho realizace je podmíněná realizační koordinací s plánovanou D43 navazující na hranici s Pardubickým krajem ve směru na Moravskou Třebovou s napojením na dálnici D35.

Vedení dálnice D43 ve směru na Velké Opatovice a Moravskou Třebovou je plně v souladu s Aktualizací č. 1 PÚR ČR. Vedení D43 mezi dálnicemi D1 a D35 bylo na základě úkolu z PÚR ČR 2008 (zodpovědné orgány MD, MŽP a kraje Jihomoravský a Pardubický) prověřováno ve dvou základních variantách s napojovacími místy v prostoru Svitav a v prostoru Moravské Třebové. Zpracovaná dokumentace jednoznačně odmítla vedení dálnice D43 ve směru na Svitavy, a to především z důvodů rizika narušení vodních zdrojů Březovského vodovodu, který je zdrojem pitné vody pro krajské město Brno. Zodpovědné orgány tak jednoznačně potvrdily výslednou polohu vedení D43 s napojením na D35 v prostoru Moravské Třebové. Tomu odpovídá i vedení D43 v úseku Sebranice – hranice kraje přes prostor Velkých Opatovic (tedy dle námítky „na Jevíčko“).

D43 v úseku Kuřim – Lysice je vymezena jako územní rezerva a to především proto, aby bylo minimalizováno případné riziko, že bude realizována D43 ve směru od severu až po Kuřim dříve, než bude realizován navazující úsek Kuřim – dálnice D1 (viz výše k požadavku MŽP). To by znamenalo zavedení dopravy v prostoru Kuřimi na stávající kapacitně nevyhovující silnici I/43 s průchodem Brnem přes VMO a vnitroměstské komunikace. Taková situace by zcela paralyzovala celý silniční a komunikační systém Brna a okolí a znamenala by zásadní zhoršení podmínek životního prostředí a lidského zdraví.

V podání napadanou hranici mezi územními rezervami a „definitivně“ navrhovaným koridorem dálnice D43 v oblasti Lysic tvoří zcela logicky plocha pro mimoúrovňovou křižovatku Lysice, jejíž poloha byla upřesněna při zpracování studie „Rychlostní silnice R43 Kuřim – Svitávka“ (HBH Projekt, s. r. o., 2012). V této křižovatce se setkává od jihu přicházející koridor pro variantní územní rezervy (které se ke konci úseku dostávají do společné stopy) s invariantním návrhovým koridorem D43 pokračujícím severním směrem.

Dálnici D43 není možné ukončit u Skalce nad Svitavou, tak jak je v podání požadováno s odkazem na studii ing. Kalčíka z roku 2015. Takové řešení je z hlediska ZÚR JMK neakceptovatelné, neboť by znamenalo rozpor s Aktualizací č. 1 PÚR ČR. V PÚR ČR je stanoveno (souvislé) vymezení silnice R43 v rozsahu Brno – Moravská Třebová jako provázání silničních tahů D1 a R35, není tedy možné navrhovat částečné převedení její funkce (severně od Skalce nad Svitavou) na silnice nižších kategorií. Směr na Svitavy byl z PÚR ČR vypuštěn její Aktualizací č. 1 a nemůže tedy být již dále sledován (viz výše). Záměr D43 by současně nebyl koordinován s navazujícím úsekem v Pardubickém kraji dle ZÚR Pardubického kraje vydaných dne 29.04.2010.

Námítka č. 5: Nesprávné vyhodnocení varianty Optimalizované v hodnocení vlivů (SEA) **se zamítá.**

Odůvodnění:

Pořizovatel ZÚR JMK nesouhlasí s tvrzením, že vyhodnocení varianty „Optimalizované MŽP“, ve „Vyhodnocení vlivů ZÚR JMK na životní prostředí“ (tzv. SEA) je nesprávné. Jedná se o subjektivní názor podatele. Správnost vyhodnocení je garantována zpracováním autorizovanou osobou projektanta.

Námítka obsahuje nepřesnost, ve vyhodnocení SEA není uvedeno, že rozdíly mezi variantami jsou malé, ale že nejsou zásadní, což je podstatný rozdíl ve formulaci.

Varianta Německá je v kontaktu s obytnou zástavbou v lokalitách Malhostovice – Drásov, Všechnovice – Skalička a Malá Lhota, varianta Optimalizovaná MŽP pak v lokalitách Lažany, Újezd u Černé Hory a Malá Lhota (lokálně). Vzdálenosti komunikace od nejbližší zástavby budou v obou variantách silně záviset na poloze trasy v rámci posuzovaného koridoru. Větší vlivy u nejbližší zástavby byly jednoznačně identifikovány u varianty Německé, na druhou stranu její celkový průchod kolem zástavby je kratší (jde „napříč“ vůči obcím), zatímco varianta Optimalizovaná MŽP obchází Lažany, Újezd a Lipůvku v delších úsecích.

Z výše uvedených důvodů považujeme závěr, že:

a) vhodnější je varianta Optimalizovaná MŽP

b) rozdíl mezi touto variantou a variantou Německou není zásadní

nadále za platný a oprávněný.

K této otázce je zapotřebí ještě uvést jednu skutečnost, která se týká hlukové zátěže. Při přípravě silničních staveb je protihluková ochrana projektována právě na úroveň limitů. To znamená, že pokud daná komunikace vyvolává u nejbližší zástavby nadlimitní zátěž, pak bližší komunikace bude muset být vybavena rozsáhlejšími protihlukovými zdmi a vzdálenější komunikace méně rozsáhlými – ale výsledná hodnota, naměřená u zástavby bude v obou případech stejná, a to těsně podlimitní.

Dopady obou variant na území obcí a jejich obyvatel budou spolu s dalšími kritérii podrobněji hodnoceny v rámci územní studie uložené v ZÚR JMK, jejíž součástí bude hluková a rozptylová studie.

Pořadí	N 52	Datum	13.06.2016	KEVIS kód	–	Č. j.	JMK 91421/2016
Zástupce veřejnosti (identifikační údaje)		název, IČ: osoba oprávněná jednat:		Spolek Spokojené Díly, IČ 22672818 Ing. Květoslav Pazourek, předseda			
Adresa / sídlo		Foglarova 1817, 664 34 Kuřim					
Téma		Doprava silniční					
Téma – jiné							

Námítky

Č. 1 – Významný negativní dopad Jižního obchvatu na životní prostředí.

Trasování obchvatu města Kuřim tzv. Jižní spojkou, resp. zbudování nové, čtyř pruhové rychlostní komunikace z části vynesené na téměř 200 m dlouhé mostní konstrukci, a to v bezprostřední blízkosti obytné čtvrti Díly za Svatým Jánem a několika význačných přírodních parků a lokalit, bezesporu několikanásobně zhorší kvalitu bydlení s jasně negativními dopady na lidské zdraví, ale i vlastní floru a faunu ve výše uvedených lokalitách.

Přírodní park Baba – tzv. Jižní obchvat vedený tunelem Kuřimskou horou by velmi negativně ovlivnil lesnatý komplex „Přírodní park Baba“, který se nachází mezi lokalitou Medlanky a Kuřim. V tomto parku se přitom vyskytují porosty vzácné orchideje hlístníku hnízdáku. Tato nazelenalá orchidej není schopna fotosyntézy a je odkázána na mykorhizu, tedy soužití s určitým druhem houby, která získává živiny formou symbiózy s kořeny listnatých stromů rostoucích právě v této lokalitě.

Zbudováním tunelové konstrukce, příp. odvětrávacích šachet, dalších revizních vstupů či obslužných a servisních komunikací, by byl trvale negativně ovlivněn stávající přirozený vývoj a migrace zde žijících živočichů. Rovněž by došlo k ohrožení stávající rostlinné vegetace, jež je zmíněna na fotografii přiložené informační tabule, a to v důsledku vysokých hodnot exhalací z výfukových plynů projíždějících vozidel. Očekávaný celodenní provoz vozidel projíždějících tunelem Kuřimskou horou a Přírodním parkem Baba se má v budoucnosti blížít téměř k hranici 20 – 30.000 vozidel, což by samozřejmě vedlo taktéž k výrazně negativnímu ovlivnění stávajícího životního prostředí.

Kuřimská hora je jako taková zařazena do kategorie B, co do významnosti geologické lokality, viz <http://lokality.aeoloav.cz/766>. To tedy znamená, že u těchto lokalit je geologický fenomén důvodem k doporučení zvýšení ochrany. Budování tunelu, jeho provoz a následné negativní vliv na tuto skálu by se tedy tento fenomén významně porušil.

Přírodní park Šiberná – rozkládá se na ploše 16,4ha. Odborem životního prostředí JMK byl vypracován a přijat plán o péči této přírodní památky. Plán péče navrhuje opatření na zachování nebo zlepšení stavu předmětů ochrany v tomto zvláště chráněném území a na jeho zabezpečení před nepříznivými vlivy okolí. Opatření se týkají pozemků KN (katastr nemovitostí) p.č. XXXX/X, XXXX/X, XXXX/X, XXXX, XXXX, 3534/1, 3535 a 3536 v k. ú. Kuřim. Tučně jsou označeny parcely, které s trasováním Jižního obchvatu těsně sousedí a na které bude negativní dopad největší.

Lokalita Mozy – tato lokalita patří mezi Významné Krajinné Prvky. VKP jsou definovány zákonem 114/1992 Sb. jako ekologicky, geomorfologicky nebo esteticky hodnotná část krajiny, která utváří její typický vzhled nebo

přispívá k udržení její stability. Jsou to části krajiny, které registruje orgán ochrany přírody a krajiny, a které jsou chráněny před poškozováním a ničením. Trasování silnice Jižního obchvatu v těsné blízkosti tohoto krajinného prvku bude na něj mít zcela jistě negativní dopad.

Č. 2 – Absence provedeného geologického průzkumu Kuřimské hory, jejíž masivem má být Jižní obchvat veden dvěma tunelovými tubusy a vlastní posouzení případných rizik, které s tím souvisí, včetně možného sesuvu skalních bloků.

Trasování obchvatu Kuřimi v podobě jižní spojky tunelem do Kuřimské hory představuje reálné riziko v nestabilitě skály v této hoře, a to v důsledku střídání teplot podloží v souvislosti se změnami ročních období a vibrací způsobených těžkým silničním provozem. Při cenovém posuzování nákladnosti Jižního obchvatu vedeného mostní a tunelovou konstrukcí s povrchovou silniční variantou Severního obchvatu nikdo z vedení města Kuřimi neinicioval detailní prověření celého podloží Kuřimské hory se zaměřením na fakt, zda zásah do skály nemůže mít vliv na bezpečnost stavby a vlastního provozu. Rovněž nebyl posouzen případný negativní vliv na blízké rodinné domy a jejich obyvatele v oblasti Podhoří, kde se skála před pár lety na dům již sesunula, jak vyplývá z fotografie informační tabule a posouvá se dále.

Č. 3 – Při prosazování realizace Jižního obchvatu představiteli města Kuřimi, jsou v rámci různých jednání na více úrovních opakovaně předkládány neaktuální mapové podklady, resp. již několik let neodpovídající skutečná zastavěnost území, kde je plánován Jižní obchvat.

Studie pro trasování jižního obchvatu v Kuřimi a porovnání se severní variantou obsahují ne zcela pravdivé údaje.

Níže přiložený obrázek je poslední aktualizace studie od HBH z roku 2008, varianta I (<http://www.kurim.cz/filemanager/files/file.php?fii=32463>), a jeho aktualizovaná verze projektu od HBH nepostihují aktuální oblast zastavěného území rodinnými domy (čistého bydlení). V době roku 2008 a 2010 již byla oblast zastavěna či bylo vydáno územní rozhodnutí pro zastavění čistým bydlením. Aktuální stav zastavěné plochy dle posledního schváleného územního plánu a do něj promítnuté trasování Jižního obchvatu z posledního projektu HBH tedy vypadá následovně, viz obrázek níže. Plná červená barva představuje již zastavenou plochu pro čisté bydlení. Dle obrázku níže je patrné jak blízko se tedy plánovaný Jižní obchvat nachází k nově zastavěné lokalitě Díly za Sv. Janem.

Z přiloženého materiálu je tedy patrné, že zástupci města operují takovými pohledovými náhledy, které mohou v lidech, kteří neznají aktuální zastavěnost území v této lokalitě budít dojem, že plánovaná výstavba Jižního obchvatu se v podstatě nikoho bezprostředně negativně nedotkne, a svým způsobem je plánována v relativně dostatečné vzdálenosti, což je zjevná manipulace s fakty, jejímž cílem nemůže být nic jiného, než záměrné ovlivňování dalších dotčených subjektů státní správy, které mohou volbu Jižního obchvatu ovlivnit. Z posledního mapového podkladu je realita zcela zřejmá.

Č. 4 – Domníváme se, že studie od společnosti DHV pro intenzity dopravy v Kuřimi z roku 09/2012, jež slouží jako podklad o výhodnosti Jižního obchvatu, obsahuje nesmyslné informace, a tudíž si myslíme, že ne všechny informace jsou v této studii správné.

Radnice Kuřim si nechala zpracovat od společnost DHV ČR model dopravy (<http://www.kunm.cz/filemanager/files/file.php?file=32461>). Dle tohoto dokumentu, jež je při jednáních města Kuřimi brán jako podklad k výhodnosti Jižního obchvatu se v kapitole 3.1 Analýza matice přepravních vztahů, uvádí zcela nesmyslná formulace:

Hodnoty intenzit celkové dopravy v Kuřimi v roce 2009 se pohybují na silnici 11/385 přibližně 20 tisíc vozidel za den, na silnici 11/386 je to přibližně 12 tisíc v blízkosti středu města. Z dopravních průzkumů provedených na podzim 2009 DHV ČR bylo zjištěno, že většinu dopravy (79%) generuje město Kuřim. Je to doprava vnitroměstská (15%) a doprava do Kuřimi, nebo z Kuřimi (64%). Intenzity této dopravy nelze snížit vybudováním nových dopravních staveb. Zbýlých 21 % tvoří tranzitní doprava. Pochopitelně na okrajích města, kde chybí vnitroměstská doprava, se tyto poměry mění a tranzit tvoří v průměru pro oba jízdní směry na jednotlivých stanovištích od 25 do 45 % dopravy.

S ohledem na tuto výše uvedenou formulaci, která je podle našeho názoru, nesmyslná a s ohledem na velikost rozsahu tranzitní dopravy přes Kuřim, lze obsah a relevantnost tohoto dokumentu zpochybnit, tedy včetně závěru o výhodnosti Jižního obchvatu pro město Kuřim.

Č. 5 – Investice a provoz tunelu – Domníváme se, že uváděné investice nutné pro realizaci Jižního obchvatu

(mostní a tunelovou konstrukcí) jsou záměrně uváděny na své nejnižší možné hranici tak, aby při posuzování finanční nákladnosti obou variant, tedy Severního a Jižního obchvatu, byla realizace Jižního obchvatu prosaditelná.

V době vypracování dopravních studií od HBH a DHV, jež si nechalo zpracovat město Kuřim, vycházela investice do tunelu cca 2mld. Kč a provoz tunelu na cca 10mil/rok.

V současné době je cena provozu tunelu pro Jižní obchvat 3x vyšší, tedy, na částce 30mil/rok, nicméně investice do tunelu je stále na 2mld. Domníváme se, že cena za Jižní obchvat je záměrně držena na nízké úrovni, aby byla tato cena srovnatelná s investicí do severního obchvatu, a tím je vyzdvihován i finanční argument o výhodnosti Jižní spojky před Severní.

č. 6 – Jižní obchvat bude mít negativní vliv na hluk pro obyvatele jižní části Kuřimi (lokalita Díly za Sv. Jánem, případně Podhoří), jak uvádí hluková studie. Domnívám se, že hluková studie nepracovalo se zcela aktuálními vstupy a tudíž by její výstup neměl být používán k argumentům o výhodnosti Jižního obchvatu.

V jižní části Kuřimi žije nemalá část, tedy cca 20%, současné populace v města Kuřimi. V hlukové studii od společnosti EMPLA AG spol. s r.o., Hradec Králové, jež si město Kuřim hradilo (<http://www.kunm.cz/filemanager/files/file.php?file=32429>) v kapitole 6. Výpočtové body nebyla zohledněna plánovaná a nyní již zastavěná a trvale obydlená část, jak se uvádí v Připomínce č. 3., výše aktuálního zastavěného území čistým bydlením. Tato studie tedy nikterak nezohlednila rodinné domy, které nyní stojí ve vzdálenosti o cca 100 metrů blíže k plánovanému Jižnímu obchvatu a než hluková studie prověřovala, a na které by měl hluk ještě negativnější dopad, než studie prezentuje. Dále pak z hlukové studie nevyplývá, resp. v ní nejsou uvedeny informace, zda-li byl výpočet hlukové hladiny, ve výpočtových bodech 20-21 proveden se simulací mostní konstrukce dle patřičné projektové dokumentace. Je obecně známo, že vibrace a hluk projíždějících vozidel ve výšce více jak 10 metrů nad okolním terénem a délce téměř 200 metrů, generuje mnohem větší hluk, než silnice na běžném podloží, či v zářezu okolní krajiny.

V hlukové studii se uvádí, v kapitole Nejistota modelového výpočtu, že přesnost měření je +/- 3 dB.

Z této tabulky na straně 27, studie, viz. níže,

tab. 10 Akustické porovnání obou variant

varianta	pozitiva	negativa
1 severní obchvat	výrazně nižší hluková zátěž v oblasti nové zástavby situované na jihovýchodní okraj Kuřimi (výpočtové body č. 20 – 22)	mírně vyšší hluková zátěž v centru města (výpočtové body č.1 – 19) – výrazně vyšší hluková zátěž v ulici U Stadionu (výpočtové body č. 32, 33)
2 jižní obchvat	mírně nižší hluková zátěž v centru města (výpočtové body č. 1 – 19)	výrazně vyšší hluková zátěž v oblasti nové zástavby situované na jihovýchodní okraj Kuřimi (výpočtové body č. 20 – 22)

je tedy patrné, že i přesto, že studie pracovala jednak s nesprávně/neaktuálně zvolenými výpočtovými body z pohledu lokality Díly za Sv. Jánem (popsáno výše), jednak i s nespecifikovanou simulací mostní konstrukce, přesto je zde uveden „výrazně vyšší“ negativní dopad hluku na oblast jihovýchodu Kuřimi. Lze tedy očekávat, že ve studii nyní uvedený „výrazně vyšší“ negativní dopad by se ještě významně zhoršil. Nyní tedy uváděný nárůst akustické hladiny pro lokalitu Díly za Sv. Jánem v případě Jižního obchvatu o 13 dB by se tedy ještě významně zvýšil. Negativní nárůst akustického výkonu by pak mohl vyšplhat až na 50-ti násobek současné úrovně čistého bydlení.

Výhodu pro jižní obchvat zmiňující výše uvedená tabulka lze s ohledem na přesnost měření zpochybnit a vztahuje se jen na menší rozsah výpočtových bodů, než uvádí studie (výpočtové body 1 – 19). Mírně nižší hluková zátěž v centru pro Jižní obchvat není možné uvést u všech 1 – 19 výpočtových bodů, ale pouze u jednoho bodu a to bodu 2. Jen zde by byl hluk nižší o více než přesnost měření, tedy 3 dB. Závěr studie, tedy kapitola 12. Závěr, pak konstatuje následující:

Na základě vypočtených hodnot $L_{Aeq,T}$ a porovnání obou variant obchvatu Kuřimi lze konstatovat, že ani jedna z obou variant obchvatu Kuřimi není z hlediska hlukového zatížení posuzované lokality výrazně příznivější. Pokud máme jednu variantu vyhodnotit jako příznivější, lze jako mírně příznivější vyhodnotit variantu 1 – jižní obchvat, u které by měla být nepatrně nižší hluková zátěž především u chráněného venkovního prostoru staveb situovaného do blízkosti stávajících komunikací situovaných do centra města.

Zde bychom tedy chtěli zpochybnit argumenty, které mluví o snížení hluku ve středu města při Jižním obchvatu a příznivější variantě. Výstupy z této studie neodpovídají aktuálnímu stavu a mohou být tedy zavádějící

Č. 7 – Jižní obchvat bude mít negativní vliv na zdraví obyvatel v důsledku mnohonásobného zvýšení emisí pro obyvatele jižní části Kuřimi (lokalita Díly za Sv. Jánem, případně Podhoří), jak uvádí emisní studie. Domníváme se, že i tato emisní studie nepracovala se zcela aktuálními vstupy, a tudíž její výstup nemůže v žádném případě sloužit k věcné argumentaci snižující škodlivost Jižního obchvatu pro obyvatele Dílů za Sv. Jánem, ale i zdejší flóru a faunu.

V jižní části Kuřimi žije nemalá část, tedy cca 20 % současné populace v města Kuřimi. V rozptylové studii (<http://www.kurim.cz/filemanager/files/file.php?file=32431>), jež si nechalo město za své náklady vytvořit pro variantu Jih prezentuje opět na neaktuálních a zavádějících mapových podkladech, dopad Jižního obchvatu pro lokalitu Díly za sv. Jánem. Pro přírodní park Baba bude nárůst NO_2 ze současné nulové hodnoty na 15 – 20 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ hodinově. Pro současnou obydlenou zónu čistého bydlení v lokalitě Díly za Sv. Jánem je to 6 $\mu\text{g}/\text{m}^3$.

Upřednostnit nasazení stavebních mechanismů a nákladních vozidel s nízkými hodnotami emisí znečišťujících látek.

9. Závěr

Předmětem rozptylové studie je posouzení jednotlivých variant záměru „Obchvat města Kuřimi“ tj. vlivu dopravy na imisní situaci v nejbližší obytné zástavbě. Vzhledem k tomu, že vybudování obchvatu je uvažováno ve dvou variantách – jižní a severní varianta, byla rozptylová studie vypracována ve dvou variantách. Jako modelové znečišťující látky byly zvoleny NO_2 , tuhé znečišťující látky a benzen.

Hodnoty pozadí přímo v posuzované lokalitě nejsou známy, hodnoty naměřené na okolních imisních stanicích jsou uvedeny v kapitole č. 4. Pozadí.

Realizace záměru, vybudování obchvatu, povede ke snížení intenzity dopravy ve městě Kuřim. V důsledku realizace jedné z variant obchvatu (sever, jih) lze předpokládat, že dojde ke snížení imisních koncentrací znečišťujících látek v převážné části obytné zástavby. Na druhé straně lze očekávat určité navýšení imisních koncentrací v obytných objektech nacházejících se v blízkosti plánovaného obchvatu a nových křižovatek.

Z pohledu maximálních krátkodobých i průměrných ročních imisních koncentrací všech posuzovaných znečišťujících látek jsou obě varianty velmi podobné. Vzhledem k vypočteným hodnotám příspěvků k maximálním hodinovým (denním) a k průměrným ročním imisním koncentracím všech posuzovaných znečišťujících látek a s ohledem na velikosti plochy zasažené obytné zástavby lze za lepší z hodnocených variant považovat variantu JIH.

K tomuto bodu je rovněž nutné zmínit fakt, že zatímco hluk, prachové částice, emise a smog jsou na běžných komunikacích umístěných ve volném terénu rozptylovány rovnoměrně po celé délce komunikací, tak u mostních konstrukcí opatřených bezpečnostními stěnami a zejména u vyústění z tunelů budou mnohem více koncentrované, a za hřebenem Kuřimské hory i hůře rozptýlitelné. Navíc je vyústění tunelové konstrukce z pohledu výškového měření k mořské hladině výše v obydlené zástavbě než na opačné straně Kuřimské hory, tudíž bude docházet k tzv. komínovému efektu, kdy zplodiny a prach budou ať už samovolně, či nuceným odtažením (při kolonách, dopravních nehodách apod.) vysávány přímo k obydlím obyvatel.

Dalším důležitým faktem je, že celá severní oblast města je nejen v současné době, ale i z hlediska historického průmyslovou zónou zaměřenou na výrobu (tudíž více zasaženou ekologickou zátěží). Jižní část města je naopak čistě obydlenou zónou s občanskou vybaveností, kdy neporušenost životního prostředí byla, a je nejdůležitějším faktorem pro jeho stávající zastavění. Tento fakt vycházel i z nyní již neplatného územního plánu města.

Č. 8 – Negativní vliv jižního obchvatu a jeho nefunkčnost při zavedení dálničního poplatku.

S ohledem na vysoké provozní náklady spojené s tunelem v Kuřimské hoře, v případě Jižního varianty obchvatu Kuřimi, ve výši 30mil./ročně neumí dnes nikdo stanovit, z čeho se tento provoz tunelu bude financovat. Hrozí

zde tedy i situace, kdy by se tato část komunikace zpoplatnila v podobě dálničních známek. V takovém případě by tento Jižní obchvat Kuřimi nebyl funkční a většina vozidel by projížděla středem města, což by znamenalo dopravní kolaps pro Kuřim. Do dalších dopravních kolizí by se Kuřim dostávala vždy při pravidelných revizích či opravách technologií tunelu. Riziko s tímto spojené vidíme jako nemalé a Severní obchvat Kuřimi je podle nás mnohem vhodnějším řešením.

č. 9 – Jižní obchvat by měl negativní vliv na odříznutí přirozeného urbanistického růstu Kuřimi směrem na sever Brna, tedy k obci Česká.

Trasování obchvatu Kuřimi v podobě Jižní spojky dojde k odříznutí jižní části Kuřimi od severní části Brna. Tím dojde k narušení přirozeného vývoje urbanistického rozvoje osídlení k Brnu. V severní části odříznutí Kuřimi s rozvojem nemá vliv, protože severní obchvat je trasován kolem stávající průmyslové zóny, kde se ani v současném schváleném územním plánu s dalším rozvojem nepočítá. Jižní obchvat reálně odřízne obyvatele od možnosti volného pohybu do okolní přírody, přičemž v lepším případě budou vytvořeny jakési prostupové koridory.

č. 10 – Územní rezerva pro Jižní obchvat znamená negativní zásah do vlastnických práv občanů/vlastníku pozemků obchvatem dotčených.

Čekáním na rozhodnutí s územní rezervou v Jižním obchvatu vrhá obyvatele Dílů za Sv. Jánem do nejistoty, jaká bude budoucnost bydlení v této oblasti a s tím související negativní vliv rezervy Jižního obchvatu na faktické znehodnocení cen pozemků v této nově vybudované, přírodou neposkvrněné oblasti, poblíž chráněného parku Šiberná a Přírodního parku Baba. Preferujeme co nejrychlejší rozhodnutí o definitivním trasování silnice R43 a s tím spojeného obchvatu kolem Kuřimi, aby dopad na obyvatele byl co nejmenší na místo odkládání řešení v podobě územních rezerv. Tato cesta znamená jen oddálení v rozhodnutí, jakou trasou bude obchvat veden a s tím spojené pokračování v nejistotě občanů jižní části Kuřimi.

č. 11 – Požadujeme nezávislé porovnání všech podstatných i výše uvedených faktorů Severní a Jižní varianty, protože město Kuřim prosazuje pouze, a jen Jižní obchvat, ale výhodami Severní spojky se nikdo ze zastupitelů města nezabývá.

V argumentech studií je uvedeno, že trasování Jižním obchvatem je o několik stovek metrů kratší a tedy rychlejší a tudíž je Jižní obchvat výhodnější. Autoři studií však nezvažovali, v případě Severní varianty, možnost alternativy, tedy využití zpomalovacích prvků při průjezdu středem Kuřimi. Prvky jako semaforey, zpomalovací pásy, přechody, kruhové objezdy by pomohly za relativně nižších nákladů než tunel (pro Jižní obchvat) přinutit řidiče využívat Severní obchvat. Domníváme se, že tím relativně jednoduchým řešením by se stále prezentovaná výhodnost Jižního obchvatu, z pohledu dopravního hlediska, významně snížila, nicméně doposud toto řešení nikdo v žádné ze studií neproověroval.

Severní spojka se nedotkne žádných obydlených oblastí, pouze dojde k částečnému záboru zemědělské půdy v průmyslové části města, zatímco při realizaci Jižního obchvatu dojde k záboru zemědělské půdy také, navíc se však nevratně zničí neporušené životní prostředí v celé této lokalitě, dojde k výraznému zhoršení kvality života v této části města.

(pozn.: podání obsahuje i grafické přílohy – viz originál podání)

Vyhodnocení námitek

Z hlediska věcného obsahu bylo v předmětném podání formulováno celkem 11 samostatných námitek s odůvodněním. Z textu podání vyplývá, že námítky se vztahují k území města Kuřimi, které je dotčeno návrhem jižního obchvatu Kuřimi.

Námítky byly vypořádány společným úvodem a dále jednotlivě následovně:

V návrhu ZÚR JMK je jižní obchvat Kuřimi vymezen jako územní rezerva pro silnici I. třídy **RDS12 I/43 Kuřim, jižní obchvat**. Tzv. „územní rezervy“ jsou plochy a koridory vymezené (ve smyslu § 36 odst. 1 stavebního zákona) s cílem prověřit možnosti budoucího využití, jejichž dosavadní využití nesmí být měněno způsobem, který by znemožnil nebo podstatně ztížil prověřované budoucí využití. V intencích této definice jsou v článku (287) textové části I. Návrh uvedeny požadavky na uspořádání a využití území vymezeného rezervou RDS 12 – vytvořit územní podmínky pro prověření potřeb a plošných nároků silnice I/43 s jižním obchvatem Kuřimi s návazností na dálnici D43 – var. Bystřická (MÚK Kuřim-jih) a silnici I/43 Česká – Brno (MÚK Česká – Brno) s cílem zajištění optimální návaznosti severní část Brna ve směru od dálnice D43.

Obchvat Kuřimi není záležitostí řešitelnou jen na základě výhodnosti (ať již dopravní, ekonomické či ekologické) v lokálním měřítku, neboť velmi úzce souvisí s celkovým řešením a výslednou koncepcí uspořádání silniční sítě v širším prostoru Kuřimi s vazbou na navrhovanou dálnici D43 a radiální zaústění silnice I/43 do Brna s napojením na VMO. Předmětné území bude dále prověřováno územní studií „Územní studie nadřazené dálniční a silniční sítě ve vztahu k jádrovému území OB3 metropolitní rozvojové oblasti Brno“, jejíž pořízení je uloženo v ZÚR JMK. Územní studie má mimo jiné (dle rámcového obsahu stanoveného v ZÚR JMK a v měřítku podrobnějším než v ZÚR JMK) *prověřit napojení severní části Brna ve směru od Kuřimi a dálnice D43 do prostoru České (I/43) s ohledem na varianty D43 a varianty obchvatu Kuřimi s dopady do komunikačního systému města Brna, především VMO, silniční radiály a malý městský okruh*. Jedním z úkolů územní studie současně je prověřovaná řešení směřovat k minimalizaci negativních vlivů na obyvatelstvo, lidské zdraví a životní prostředí. To znamená, že územní studie v podrobnějším měřítku než ZÚR JMK porovná jižní a severní obchvat Kuřimi v širších souvislostech, a to ze všech relevantních hledisek včetně vlivů na obyvatelstvo, lidské zdraví a životní prostředí. Výsledné doporučení vzešlé z územní studie tak bude podloženo podrobnějším prověřením.

Řešení obsažené v územní studii se stane podkladem pro aktualizaci ZÚR JMK, při níž mohou být některé územní rezervy převedeny do režimu návrhů, jiné naopak vypuštěny, některé koridory pro umístění dopravních staveb budou zpřesněny a zúženy.

Dále konkrétněji k jednotlivým námitkám:

1. **námítka**, poukazující na významný negativní dopad Jižního obchvatu na životní prostředí, **se zamítá**.

Odůvodnění:

Potenciální negativní dopady jižního obchvatu na životní prostředí nelze při vymezení na úrovni územní rezervy hodnotit. Dle ustanovení § 36 odst. 1 stavebního zákona se využití územní rezervy z hlediska vlivů na životní prostředí a evropsky významné lokality a ptáčích oblasti neposuzuje. Posouzení vlivů na životní prostředí pro plochy územních rezerv, u kterých se má teprve budoucí využití pro uvažovaný záměr prověřit, je nerealizovatelné (míra obecnosti a neurčitosti záměru by vylučovala formulaci kvalifikovaného stanoviska); posuzování bude možné teprve v případě zahájení procesu vymezování koridoru záměru. Ačkoliv se podle stavebního zákona územní rezervy z hlediska vlivů na životní prostředí neposuzují, Vyhodnocení vlivů ZÚR JMK na životní prostředí (SEA) v příloze č. 3 obsahuje informativní údaje k územním rezervám. Účelem tohoto informativního přehledu je upozornit na skutečnosti, kterým je nutné se při budoucím prověřování věnovat, tj. neměly by být opomenuty. Konkrétně u RDS12 je mj. uvedeno, že při dalším prověřování možnosti využití vymezeného koridoru pro územní rezervu je nutné věnovat pozornost minimalizaci vlivů na přírodní park Baba a na zvláště chráněná území přírody přírodního parku Šiberná.

2. **námítka**, absence provedeného geologického průzkumu Kuřimské hory, jejíž masivem má být Jižní obchvat veden, **se zamítá**.

Odůvodnění:

Jižní obchvat Kuřimi je v návrhu ZÚR JMK vymezen jako územní rezerva (viz úvod). Vzhledem k neurčitosti záměru vymezeného formou územní rezervy je požadavek na provedení geologického průzkumu předčasný a na úrovni ZÚR JMK nerealizovatelný. V případě potvrzení výsledné koncepce zahrnující jižní obchvat Kuřimi bude provedení geologického průzkumu bezpochyby potřebné, avšak reálné bude teprve v dalších fázích územního a zejména technického prověřování konkrétního vedení trasy.

Jižní obchvat Kuřimi byl prozatím nejpodrobněji prověřován technickou studií v roce 2009 a následně její aktualizací „Kuřim – jižní obchvat; aktualizace technické studie“ (HBH Projekt, s. r. o., 05/2011), které byly mezi podklady pro zpracování ZÚR JMK. V aktualizaci technické studie jsou v kapitole „Charakteristiky území z hlediska jejich vlivu na návrh trasy“ rámcově popsány také geologické poměry. V závěru průvodní zprávy je mezi doporučeními pro zpracování dalších stupňů projektové dokumentace uvedeno „shromáždit nutné podklady a průzkumy pro další stupeň PD“, mezi nimiž je vyjmenován mj. podrobný inženýrsko-geologický průzkum.

3. **námítka**, Při prosazování realizace Jižního obchvatu představiteli města Kuřimi, jsou v rámci různých jednání na více úrovních opakovaně předkládány neaktuální mapové podklady, resp. již několik let neodpovídající skutečná zastavěnost území, kde je plánován Jižní obchvat, **se zamítá**.

Odůvodnění:

Námítka je ve své podstatě směřována vůči postupům představitelů samosprávy města Kuřimi a aktuálnosti

jimi předkládaných mapových podkladů. Z námitky není zřejmé, jak uváděné výhrady souvisejí s návrhem ZÚR JMK.

Předmětné území bude dále prověřováno územní studií „Územní studie nadřazené dálniční a silniční sítě ve vztahu k jádrovému území OB3 metropolitní rozvojové oblasti Brno“ (viz společný úvod k vypořádání námitek), která mj. vyhodnotí rovněž dopady záměru jižního obchvatu Kuřimi na lidské zdraví a životní prostředí v lokalitě Díly za sv. Janem.

4. **námítka**, Domníváme se, že studie od společnosti DHV pro intenzity dopravy v Kuřimi z roku 09/2012, jež slouží jako podklad o výhodnosti Jižního obchvatu, obsahuje nesmyslné informace, a tudíž si myslíme, že ne všechny informace jsou v této studii správné, **se zamítá**.

Odůvodnění:

Námítka směřuje vůči Dopravnímu modelu města Kuřimi zpracovanému společností DHV ČR pro město Kuřim, je zpochybňován jeho obsah a relevantnost. Pořizovateli ZÚR JMK nepřísluší posuzovat odborné kvality tohoto elaborátu. Z námitky není zřejmé, jak uváděné výhrady souvisejí s návrhem ZÚR JMK. Dopravní model města Kuřimi byl pouze jedním z podkladů poskytnutých zpracovateli ZÚR JMK.

Koncepce silniční dopravy a infrastruktury, navrhovaná v ZÚR JMK, je výsledkem komplexního posouzení potenciálu území a zhodnocení koncepčních scénářů uspořádání silniční sítě v Jihomoravském kraji, včetně zhodnocení výhledového zatížení silniční sítě jednotlivých koncepčních scénářů (tzv. modelování). Hlavním východiskem pro zpracování dopravní problematiky v ZÚR JMK byla dokumentace „Model silniční dopravy pro síť Jihomoravského kraje“ (HBH Projekt, 06/2014).

5. **námítka**, uvádějící, že investice nutné pro realizaci Jižního obchvatu a provoz tunelu jsou záměrně uváděny na své nejnižší možné hranici, **se zamítá**.

Odůvodnění:

Námítka se týká vyčíslení investic na realizaci a provoz tunelu (součásti jižního obchvatu Kuřimi) v rámci dopravních studií, které si nechalo zpracovat město Kuřim. Pořizovateli ZÚR JMK nepřísluší posuzovat objektivitu vyčíslení nákladů v těchto elaborátech. Z námitky není zřejmé, jak uváděné výhrady souvisejí s návrhem ZÚR JMK. Koncepce silniční dopravy a infrastruktury, navrhovaná v ZÚR JMK, je výsledkem komplexního posouzení potenciálu území a zhodnocení koncepčních scénářů uspořádání silniční sítě v Jihomoravském kraji a není závislá na dopravních studiích pořízených pro město Kuřim.

6. **námítka**, že hluková studie nepracovala se zcela aktuálními vstupy a tudíž by její výstup neměl být používán k argumentům o výhodnosti Jižního obchvatu, **se zamítá**.

Odůvodnění:

Námítka směřuje vůči hlukové studii, kterou si nechalo zpracovat město Kuřim. Pořizovateli ZÚR JMK nepřísluší posuzovat její aktuálnost či kvalitu zpracování. Z námitky není zřejmé, jak uváděné výhrady souvisejí s návrhem ZÚR JMK. Co se týče hlukové problematiky, relevantní podklady pro zpracování návrhu ZÚR JMK jsou uvedeny v seznamu podkladů, který je přílohou č. 1 schváleného Zadání ZÚR JMK, a to v části C4. *Životní prostředí – hluk, ovzduší*. Koncepce silniční dopravy a infrastruktury, navrhovaná v ZÚR JMK, je výsledkem komplexního posouzení potenciálu území a zhodnocení koncepčních scénářů uspořádání silniční sítě v Jihomoravském kraji a není závislá na studiích pořízených pro město Kuřim.

Předmětné území bude dále prověřováno územní studií „Územní studie nadřazené dálniční a silniční sítě ve vztahu k jádrovému území OB3 metropolitní rozvojové oblasti Brno“ (viz společný úvod k vypořádání námitek), která mj. vyhodnotí rovněž dopady záměru jižního obchvatu Kuřimi na lidské zdraví a životní prostředí v lokalitě Díly za sv. Janem.

7. **námítka**, že emisní studie nepracovala se zcela aktuálními vstupy, a tudíž její výstup nemůže v žádném případě sloužit k věcné argumentaci snižující škodlivost Jižního obchvatu, **se zamítá**.

Odůvodnění:

Námítka směřuje vůči elaborátu Obchvat Kuřimi – rozptylová studie, který si nechalo zpracovat město Kuřim. Pořizovateli ZÚR JMK nepřísluší posuzovat aktuálnost či kvalitu zpracování této studie. Z námitky není zřejmé, jak uváděné výhrady souvisejí s návrhem ZÚR JMK. Co se týče problematiky znečištění ovzduší, relevantní podklady pro zpracování návrhu ZÚR JMK jsou uvedeny v seznamu podkladů, který je přílohou č. 1 schváleného

Zadání ZÚR JMK, a to v části C4. *Životní prostředí – hluk, ovzduší*. Koncepce silniční dopravy a infrastruktury, navrhovaná v ZÚR JMK, je výsledkem komplexního posouzení potenciálu území a zhodnocení koncepčních scénářů uspořádání silniční sítě v Jihomoravském kraji a není závislá na studiích pořízených pro město Kuřim.

8. **námítka**, negativní vliv jižního obchvatu a jeho nefunkčnost při zavedení dálničního poplatku, **se zamítá**.

Odůvodnění:

Problematika budoucího financování provozu tunelu po jeho případné realizaci, resp. jeho funkčnosti při eventuálním zpoplatnění je mimo podrobnost řešení příslušející ZÚR JMK. ZÚR JMK jsou dokumentem koncepčního charakteru. Obchvat Kuřimi velmi úzce souvisí s výslednou koncepcí uspořádání silniční sítě v širším prostoru Kuřimi s vazbou na dálnici D43 a město Brno. Předmětné území bude dále prověřováno územní studií „Územní studie nadřazené dálniční a silniční sítě ve vztahu k jádrovému území OB3 metropolitní rozvojové oblasti Brno“ (viz společný úvod k vypořádání námitek). V případě potvrzení výsledné koncepce zahrnující jižní obchvat Kuřimi mohou být uplatněna podrobnější hlediska a kritéria pro výběr konkrétní trasy a její realizaci v dalších fázích územního a zejména podrobnějšího technického prověřování silnice.

9. **námítka**, jižní obchvat by měl negativní vliv na odříznutí přirozeného urbanistického růstu Kuřimi směrem na sever Brna, tedy k obci Česká, **se zamítá**.

Odůvodnění:

Potencionální „odříznutí“ jižní části Kuřimi od severní části Brna, resp. urbanistický rozvoj města Kuřimi, je dílčím aspektem široké multioborové problematiky související s řešením koncepce silniční sítě a (následně) umisťováním dopravních staveb v území.

Urbanistický rozvoj města Kuřimi je podrobnějším způsobem řešen v Územním plánu Kuřim. Je možné podotknout, že odpůrci severního obchvatu používají obdobné argumenty jako odpůrci obchvatu jižního, avšak v opačném smyslu, tedy že právě severním obchvatem bude „odříznuto“ město od svého rekreačního zázemí, do jehož dosud přírodního charakteru zasáhne negativním způsobem doprava.

Potřeby a plošné nároky silnic a obchvatů ve správním území Kuřimi budou dále prověřovány, neboť velmi úzce souvisí s celkovým řešením a výslednou koncepcí uspořádání silniční sítě v širším prostoru Kuřimi s vazbou na dálnici D43 a město Brno. Předmětné území bude prověřováno územní studií „Územní studie nadřazené dálniční a silniční sítě ve vztahu k jádrovému území OB3 metropolitní rozvojové oblasti Brno“ (viz společný úvod k vypořádání námitek), a to ze všech relevantních hledisek včetně urbanistických.

10. **námítka**, územní rezerva pro Jižní obchvat znamená negativní zásah do vlastnických práv občanů/vlastníku pozemků obchvatem dotčených, **se zamítá**.

Odůvodnění:

K námitce týkající se zásahu do vlastnických práv občanů (vlastníků pozemků dotčených územní rezervou) je třeba zdůraznit, že omezení v podobě územní rezervy je omezením dočasným. Nejvyšší správní soud k tomu uvádí ve svém rozsudku č. j. 7 AOs 3/2012-36 ze dne 14.02.2013 následující: „Ačkoliv (územní rezerva) *nepředstavuje stavební uzávěru, vlastníky dotčených nemovitostí v možnosti využití jejich nemovitostí omezuje. Je proto zcela na místě, aby toto omezení trvalo co nejkratší dobu – tj. dobu nezbytnou pro prověření možnosti využití území pro stanovený záměr. ... samotné umístění územní rezervy bude často dostatečně (a tedy v souladu s požadavkem proporcionality) odůvodněno tím, že je uvažováno o využití území a prozatím bude vhodné území blokovat do doby, než bude připravena podrobnější dokumentace.*“

Výzvě, aby bylo co nejrychleji rozhodnuto o definitivním trasování dálnice D43 a s tím spojeného obchvatu Kuřimi lze zodpovědně vyhovět až na základě podrobného prověření všech vazeb a souvislostí v území bezprostředně souvisejícím s Brnem a jeho okolím. Předmětné území bude prověřováno územní studií „Územní studie nadřazené dálniční a silniční sítě ve vztahu k jádrovému území OB3 metropolitní rozvojové oblasti Brno“ (viz společný úvod k vypořádání námitek). Na základě dohody pořizovatele ZÚR JMK s ministerstvem životního prostředí je v návrhu ZÚR JMK stanoveno, že pořizování územní studie bude zahájeno bezodkladně po vydání ZÚR JMK.

11. **námítka**, požadujeme nezávislé porovnání všech podstatných i výše uvedených faktorů Severní a Jižní varianty, protože město Kuřim prosazuje pouze, a jen Jižní obchvat, ale výhodami Severní spojky se nikdo ze zastupitelů města nezabývá, **se zamítá**.

Odůvodnění:

Potřeby a plošné nároky silnic a obchvatů ve správním území Kuřimi budou dále prověřovány, neboť velmi úzce souvisí s celkovým řešením a výslednou koncepcí uspořádání silniční sítě v širším prostoru Kuřimi s vazbou na dálnici D43 a město Brno. Provéřit záměry situované do tohoto území ve větší podrobnosti a posoudit dopady v ZÚR nelze, neboť § 36 odst. 3 stavebního zákona stanoví, že ZÚR ani vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území nesmí obsahovat podrobnosti náležející svým obsahem územnímu plánu, regulačnímu plánu nebo navazujícím rozhodnutím. Proto je v návrhu ZÚR JMK vymezena plocha, ve které se ukládá prověření změn jejího využití územní studií. (viz společný úvod k vypořádání připomínek). „Územní studie nadřazené dálniční a silniční sítě ve vztahu k jádrovému území OB3 metropolitní rozvojové oblasti Brno“ porovná možné koncepce uspořádání silniční sítě a jejich klady i zápory ze všech relevantních hledisek úměrně podrobnosti měřítka zpracování. Podrobnější hlediska a kritéria pro výběr konkrétních tras plynoucích z potvrzené koncepce pak budou moci být uplatněna v dalších fázích územního a zejména podrobnějšího technického prověřování silnic.

Pořadí	N 53	Datum	16.06.2016	KEVIS kód	–	Č. j.	JMK 94454/2016
Zástupce veřejnosti (identifikační údaje)		titul, jméno, příjmení:		Jan Pokorný			
		datum narození:		anonymizováno			
		název, IČ:		–			
osoba oprávněná jednat:							
Adresa / sídlo		anonymizováno					
Téma		Doprava silniční, doprava železniční, doprava letecká, doprava kombinovaná, doprava cyklistická, hospodářství vodní, priority územního plánování, územní studie, etapizace, jiné					
Téma – jiné							

Námítky

A.1 Nesouhlasíme s umístěním záměru DG01 Veřejného terminálu s vazbou na logistické centrum Brno. Požadujeme jeho vyřazení z návrhu ZÚR JMK.

Neexistence odborného podkladu pro umístění záměru v Seznamu podkladů Zadání ZÚR JMK

Předně upozorňujeme, že v Seznamu podkladů, které tvoří Přílohu č. 1 Zadání ZÚR JMK absentuje jakýkoliv podklad, na základě kterého by bylo zřejmé, že právě do této lokality má být Veřejný terminál s vazbou na logistické centrum (dále jen „VLC“) umístěn. Chybí tak základní dokument, který by prověřil požadavek PÚR ČR na umístění veřejného terminálu s vazbou na logistická centra v území Brna. PÚR ČR totiž vymezuje, že terminály nákladní dopravy mají být napojeny na silnice, železnice, případně vodní a leteckou dopravu. Současně PÚR ČR stanovují kritéria a podmínky pro rozhodování o změnách v území, kdy se mají zohledňovat jak aktuální dostupnost, tak umístění mimo zvláště chráněná území přírody, lokality NATURA 2000 a významné koncentrace bydlení. **Je potřeba shrnout, že záměrem budou přímo ovlivněni občané místní lokality MČ Brno-Slatina, která se nazývá Slatinka. Ovlivnění záměrem jsou také občané MČ Brno-Tuřany, MČ Brno-Slatina a města Šlapanice, protože je v území zrealizováno již tolik negativních záměrů vyvolávajících dopravu, hluk a emise, že občané přijímají další záměry velmi nelibě. A to zejména z toho důvodu, že dosud nejsou zrealizována opatření k již umístěným záměrům – výstavba průmyslu na Brněnské průmyslové zóně – Černovická terasa bez adekvátního napojení na dálniční síť, neřešení obchvatu Tuřan a Chrlic, neřešení stavu komunikací II. a III. třídy Jihomoravským krajem atd.**

Nadto uvádíme rozpor v potřebnosti odborného podkladu, kdy na požadavek přeřazení záměru RDZ10 (optimalizace a zkapacitnění železnice v úseku Chrlice – Sokolnice) v připomínce č. 3 spolku Čisté Tuřany, z.s. z května 2015 bylo odpovězeno: „Požadavku zástupce veřejnosti na přeřazení koridoru RDZ10 z územní rezervy do návrhu nemůže pořizovatel ZÚR JMK zatím vyhovět neboť neexistuje odborný podklad, na základě něhož lze předmětný záměr uvádět jako návrh.“ V tomto případě ze Seznamu podkladů Zadání ZÚR JMK vyplývá, že žádný podklad neexistuje, nebo nebyl použit, a přesto je do ZÚR JMK navrhován, a to dokonce návrhem (nikoliv rezervou). V souvislosti s tím, bychom chtěli dodat, že dle § 2 odst. 4 zákona č. 500/2004 Sb., správní řád

v platném znění: „Správní orgán dbá, aby přijaté řešení bylo v souladu s veřejným zájmem a aby odpovídalo okolnostem daného případu, jakož i na to, aby při rozhodování skutkově shodných nebo podobných případů nevznikaly nedůvodné rozdíly.“ by měl orgán, který bude vypořádávat námitky dodržovat princip nerozdílnosti a k záměrům, ke kterým neexistují adekvátní podklady uvedené v podkladech k Zadání, by se měl postavit tak, že je dá buď do návrhu, nebo je ze ZÚR JMK vyjme.

K neexistenci relevantního podkladu dále uvádíme. Po dohodě Jihomoravského kraje s městem Brnem došlo k zadání územní studie „Umístění veřejného logistického centra lokalita u letiště Brno-Tuřany“, v rámci které však byly prověřeny pouze varianty umístění VLC u letiště. Nadto je potřeba sdělit, že Zastupitelstvo MČ Brno-Tuřany vzneslo směrem k Odboru územního plánování a rozvoje požadavek na to, aby zástupci městské části byli přítomni na výrobních výborech pořizování studie. Tento požadavek byl ze strany města zamítnut. Požadavek na účast na výrobních výborech vznesli také zástupci spolku Čisté Tuřany, i tento byl zamítnut.

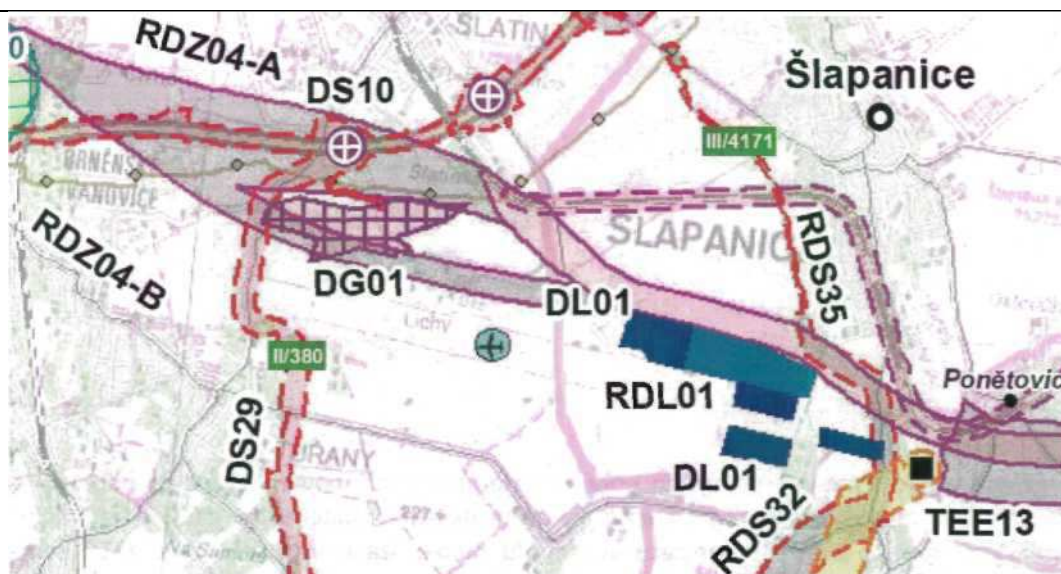
Je naprosto nemyslitelné, že kraj umísťuje do území další záměry bez toho, aby byla stanovena etapizace. Etapizace byla požadována občany Tuřan již v první fázi připomínkování Zásad, avšak požadavky nebyly vyslyšeny. Občané mají pádny důvod se domnívat, že tlak investorů by byl natolik veliký, že by záměr VLC stál mnohem dříve, než nový dálniční sjezd a obchvaty Tuřan, Chrlic a vyřešení dopravy ve Šlapanicích a ve Slatině. **Z toho důvodu je požadavek na vyřazení záměru DG01 relevantní a je možné o něm uvažovat, až budou veškerá dosud nezrealizovaná opatření napomáhající řešit hluk a emise v území postavena.**

Rozpor mezi záměry DG01 a RDZ04-B

Z níže uvedeného obrázku je patrný rozpor mezi záměry VLC a vysokorychlostní tratí. V současné době není zřejmé, v jaké trase vysokorychlostní trať povede, proto je v ZÚR JMK vedena jako rezerva – variantně. Umístění VLC návrhem však bude předem predikovat, že varianta VRT v podobě kódového označení RDZ04-B je mrtvá a nepočítá se s ní. Považujeme to za zásadní záležitost, která by měla být řešena neumístěním záměru VLC.

ZÚR JMK ukládá úkoly pro územní plánování v rámci OB3 metropolitní rozvojové oblasti Brno (s. 20, (26)): „Vytvářet územní podmínky v železniční infrastruktuře pro stabilizaci vedení VRT v prostoru metropolitní rozvojové oblasti s napojením na Prahu, Vídeň a Ostravu.“ Objevují se požadavky developerů na změnu územního plánu právě v prostorech trasování VRT. MČ Brno-Tuřany dlouhodobě hájí zájmy ochrany širokého pásu území právě pro potřeby VRT. A na druhé straně je přímo v rámci ZÚR JMK návrhem umísťováno VLC do prostoru, které je rezervou pro koridor VRT. Vidíme v tom rozpor.

Problematika VRT není dosud stále vyřešena, existuje nepřeborné množství variant (z podkladů pro Zadání ZÚR JMK k trasování VRT nevyplývá, jak hluboko bude VRT zahloubena), a věříme, že odborníci přijdou na další. Problémy nastanou zejména při projektování podrobnější dokumentace (DÚR) a podrobného průzkumu území, neboť VRT bude protínat území bývalých skládek. Podle našeho názoru je kolem VRT tolik neznámých, že je potřeba dodržovat princip předběžné opatrnosti a nechat rezervu pro trasování nejen pod zemí, ale i na povrchu.



V případě však, že by naše námítka nebyla vyslyšena, požadujeme následující etapizaci záměru:

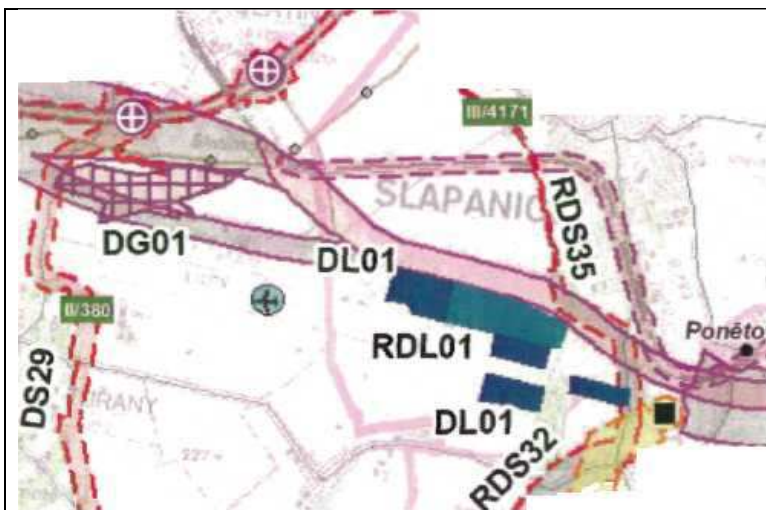
A.1.1 Požadujeme podmínku přednostní realizace záměrů veřejně prospěšných staveb dopravní infrastruktury RDZ04-A, RDZ04-B Nová trať Brno, Slatina – Brno, Brněnské Ivanovice; varianta ŽUB „Petrov“. Tuto podmínku požadujeme zapracovat do Kapitoly L Stanovení pořadí změn v území (etapizace).

Odůvodnění: Odůvodnění je uvedeno výše. Jde o střet dvou veřejných zájmů, u kterých se domníváme, že záměr RDZ04 má vyšší veřejný zájem, neboť se snaží dopravu zklidňovat a naopak záměr DG01 dopravu koncentruje a vyvolává. Z vyhodnocení vlivů na životní prostředí vyplývá jasné negativní hodnocení záměru DG01. Bohužel, hodnocení vlivů se ze zákona nezabývá vymezením rezerv, proto není možné adekvátně porovnat, který ze záměrů má větší negativní vliv na životní prostředí, a tím i větší váhu veřejného zájmu. A také z toho důvodu by neměl být záměr VLC do území navrhován.

A.2 Nesouhlasíme se záměrem DL01 Modernizace letiště Brno-Tuřany, a to vyčleněním 4 ploch o celkové rozloze 37,5 ha, kterými bude zabrána kvalitní půda I. Třídy bonity ve městě Šlapanice a obci Kobylnice a v MČ Brno-Tuřany. Požadujeme jeho vyřazení z návrhu ZÚR JMK.



A.3 Nesouhlasíme se záměrem RDL01 Mezinárodní letiště Brno-Tuřany, rozvoj, a to vyčleněním ploch o rozloze 28 ha, kterými bude zabrána kvalitní úrodná půda I. Třídy bonity ve městě Šlapanice. Požadujeme jeho vyřazení z návrhu ZÚR JMK.



Odůvodnění společné pro A.2 a A.3:

Úvodní poznámka

Domníváme se, že byl záměrně zvolen pojem modernizace tak, aby na případné odpůrce tohoto záměru padalo špatné světlo vtom duchu, že brání důležité modernizaci letiště. Není tomu tak. Předem tedy uvádíme, že modernizace ve smyslu modernizace technické letištní infrastruktury směřující např. k využívání lepších navigačních systémů, technologie pro ekologicky šetrný provoz letadel, technologie vylepšující provoz letiště s minimálním dopadem na životní prostředí a zdraví obyvatel (emise, hluk, osvětlení) bereme za důležitá a nezbytná opatření. Tato však nejsou předmětem legislativy stavebního zákona, a tím předmětem promítání do ZÚR JMK, ale provádí je vlastník resp. nájemce letiště dle svých strategických dokumentů.

Nekonkrétnost záměru

V tomto případě chápeme záměr DL01 Modernizace letiště Brno-Tuřany za vyčleňování dalších ploch ze zemědělského půdního fondu s cílem vystavění zázemí k průmyslovým areálům a kontejnerovým stáním na veřejném logistickém centru (záměr DG01 Veřejný terminál s vazbou na logistické centrum Brno) těsně navázaných na provoz letiště Brno-Tuřany. Upozorňujeme na chybějící dokumenty, které by blíže specifikovaly, co se pod záměrem skrývá.

Neexistující koncepce letecké dopravy Jihomoravského kraje

V textové části Výroku (151) je uvedeno k letecké dopravě: „Koncepce letecké dopravy Jihomoravského kraje stanovuje podmínky pro podporu a rozvoj mezinárodního letiště Brno-Tuřany jako součást multimodálního dopravního systému Jihomoravského kraje s republikovým a nadnárodním významem v rámci sítě T-ENT.“

Upozorňujeme na to, že Jihomoravský kraj žádný dokument Koncepce letecké dopravy Jihomoravského kraje nemá. Nebo není snadno dohledatelný. Veřejnosti je znám pouze dokument Koncepce letecké dopravy pro období 2015 – 2020, jenž je zveřejněn v Informačním systému SEA http://portal.cenia.cz/eiasea/detail/SEA_MZP236K). Upozorňujeme na to, že žádný ze 2 výše uvedených dokumentů není uveden v Příloze č. 1 Zadání ZÚR JMK – Seznamu podkladů (kap. B. Politiky, strategie, koncepce, generely, programy a plány) jako podklad pro ZÚR JMK.

Je tedy otázkou na základě jakého dokumentu je v ZÚR JMK navrhován záměr **DL01 Modernizace letiště Brno-Tuřany**, pod kterým je možné schovat například vybudování dalších překladevých areálů k záměru DG01 Veřejný terminál s vazbou na logistické centrum Brno. Tedy záměry vyvolávající dopravu, aniž by bylo vyřešeno stávající dopravní zatížení obcí – Šlapanic, Tuřan, Slatiny a dalšího širšího okolí.

Dále upozorňujeme na skutečnosti, že ani **Politika územního rozvoje ČR** neuvažuje o „modernizaci“, resp. **jakéhokoliv rozšiřování kapacit letiště a jeho zázemí, neboť o letišti Brno-Tuřany není v kapitole 5. Koridory a plochy dopravní infrastruktury, 5. 2 Koncepce, Letiště zmínka. V této kapitole se uvažuje pouze o zvyšování kapacity Letiště Václava Havla Praha a letiště v Karlových Varech. Požadavek na „modernizaci“ letiště Brno-Tuřany je tak neopodstatněný.**

Koncepce letecké dopravy pro období 2015 – 2020 – význam letiště Brno-Tuřany

V rámci Koncepce letecké dopravy pro období 2015 – 2020 (dále také „**Koncepce**“) je letiště Brno-Tuřany v kapitole Struktura letištní sítě v ČR (s. 58) charakterizováno jako letiště regionálního významu a řadí se na podobnou příčku jako letiště v Karlových Varech, Ostravě/M osnově či Pardubicích, byť se tedy jedná o veřejné mezinárodní letiště.

Obecně, letiště se rozdělují podle 1) vybavení, provozních podmínek a základního určení letiště na la) **vnitrostátní** a lb) **mezinárodní**, jimiž jsou celní letiště určená a vybavení k uskutečňování jak vnitrostátních a vnitřních letů, tak i letů, při nichž je překročena vnější hranice podle jiného právního předpisu; a také podle 2) okruhu uživatelů a charakteru letiště na letiště 2a) civilní, jimiž jsou letiště pro potřeby civilní letecké dopravy; rozumí se jimi letiště 2a1) **veřejná**, jimiž jsou letiště přijímací v mezích své technické a provozní způsobilosti všechna letadla, a letiště 2a2) **neveřejná**,... a 2b) **vojenská** (ustanovení § 24 zákona č. 49/1997, o civilním letectví, v platném znění). Dle ustanovení § 25 zákona č. 49/1997 Sb. rozhoduje o stanovení druhu letiště Úřad pro civilní letectví na základě žádosti provozovatele letiště (soukromé společnosti LETIŠTĚ BRNO, a.s.) po posouzení technických a provozních podmínek stanovených pro požadovaný druh letiště. Technické a provozní podmínky jednotlivých druhů letišť a podrobnosti o obsahu žádosti podle odstavce 1 stanoví prováděcí předpis. Zákon však na žádný prováděcí předpis neodkazuje.

Letiště Brno-Tuřany bylo na žádost společnosti LETIŠTĚ BRNO, a.s. rozhodnutím Úřadu pro civilní letectví ze dne 15. 8. 2002 (č. j. 5162/01-341/B) stanoveno jako veřejné mezinárodní letiště. **Naše úvahy tedy míří tam, že dle předpisů letiště splňuje požadavky mezinárodního letiště, potažmo veřejného mezinárodního letiště, což však v důsledku neznamená, že je rovnítko mezi slovem mezinárodní a významné či strategické.** Toto naše tvrzení je co do osobní letecké dopravy potvrzeno také texty a grafy převzatými z Koncepce: „Stupeň vyspělosti v oblasti letecké dopravy daného státu velmi významně rozhoduje o jeho mezinárodní konkurenceschopnosti. Do té významně promlouvá pouze jediné letiště v republice Letiště Václava Havla Praha, které je s cca 11 – 12 mil. ročně odbavenými cestujícími srovnatelné s konkurenčními letišti ve středoevropském prostoru. Další veřejná mezinárodní letiště v ČR (Brno, Ostrava, Karlovy Vary, Pardubice a další) stále nemají takový význam, i přestože se jim v posledních letech podařilo přilákat několik nízkonákladových dopravců.

Tabulka 1: Počet pravidelných linek provozovaných na pěti největších mezinárodních letištích v ČR (včetně sezónního provozu)

Letiště	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013
Praha	80	108	113	118	118	127	129	130	135	125	114
Brno	0	0	3	3	5	4	3	7	11	8	5
Ostrava	1	1	3	2	2	3	5	4	2	22	21
Karlovy Vary	2	1	1	1	2	2	2	2	7	5	5
Pardubice	0	0	0	0	0	0	0	1	1	2	2
Celkem	83	110	120	124	127	136	139	144	156	162	147

Na otázku, co je příčinou, nalezneme odpověď opět v Koncepci letecké dopravy pro období 2015 – 2020 a je poměrně jednoduchá. Z Brna je snadno dostupné letiště ve Vídni, které tvoří jedno z hlavních přestupních letišť a společně s Frankfurtem, Mnichovem a Curychem nabízí navázaná spojení do 214 destinací v 74 státech světa (s. 27, zdroj: The Air Transport Action Group (ATAG), EUROCONTROL).

V rámci Koncepce letecké dopravy pro období 2015 – 2020 je tak letiště Brno/Tuřany zařazeno do kategorie obsluhy typu 2 – obsluha leteckou dopravou odpovídající globální síti TEN-T, která je charakterizována spojením jen s několika vybranými důležitými letišti v Evropě. A to s ohledem na to, že brněnská aglomerace nesplňuje uvedenou podmínku 1 milionu obyvatel, ale pouhých 600 tisíc obyvatel (s. 61 – 62). Jak také dále uvádí Koncepce, potenciál letiště 1. kategorie na Moravě by muselo obsluhovat všechny významné moravské aglomerace – ostravskou, brněnskou, olomouckou a zlínskou, a muselo by být přímé napojení letiště na železniční infrastrukturu, která by zajistila pravidelné intervalové spojení se všemi krajskými centry. Tento potenciál má oblast okolí Přerova, avšak za předpokladu realizace rychlého železničního spojení Brno-Přerov a za předpokladu snížení letiště v Mošnově a v Brně na 3. kategorii. Nese to však vysoké finanční nároky (s. 62).

V rámci Koncepce je zmíněna kapitola zabývající se výběrem regionů, které je nezbytně nutné napojit leteckou obsluhou. Citujeme: „Cílem regionálního rozvoje je konkurenceschopný region, přitažlivý pro investory, obyvatele, který si zároveň dokáže uchovat vysokou kvalitu životního prostředí. Jedním z rozhodujících faktorů je dopravní

dostupnost, která ovlivňuje rozhodování investorů při umisťování svých investic a je důležitým faktorem pro rozvoj cestovního ruchu. Stupeň vyspělosti v oblasti letecké dopravy daného státu velmi významně rozhoduje o jeho mezinárodní konkurenceschopnosti. Do té významně promlouvá pouze jediné letiště v republice Letiště Václava Havla Praha, které je s cca 11 – 12 mil. ročně odbavenými cestujícími srovnatelné s konkurenčními letišti ve středoevropském prostoru. Další veřejná mezinárodní letiště v ČR (Brno, Ostrava, Karlovy Vary, Pardubice a další) stále nemají takový význam, i přestože se jim v posledních letech podařilo přilákat několik nízkonákladových dopravců.“ (s. 59) **Nutno dodat, že Brno v současné situaci nemá vyřešenu polohu nádraží (ŽUB), letiště není adekvátně dopravně napojeno na železnici (chybí železniční zastávka), není vyřešeno trasování vysokorychlostních tratí (VRT), dálnice D1 je v rámci Brněnské aglomerace na hranici své kapacity a častá nehodovost způsobuje nejen kolaps na dálnici, ale také obcích ležících v okolí dálničních sjezdů, Brněnská průmyslová zóna – Černovická terasa nemá vyřešeno napojení na D1 tak, aby veškerá doprava nebyla vedena přes obytnou část městské části (ul. Řípská). Tato všechna neexistující opatření přispívají k výše zmíněné ztrátě kvality životního prostředí. Z logiky věci pak vyplývá, že se při sebelepší snaze do nově vyčleněných ploch pro „modernizaci“ letiště nepohnou kvalitní investoři, ale budeme obestavěni opět záměry, kterým nevádí hluk a emise.**

Vyhodnocení vlivů ZÚR JMK na životní prostředí a záměr DL01

Předem upozorňujeme na nesoulad vymezení plochy v textové části výroku D.1.5. Letecká doprava, kde je uvedena plocha 37,5 ha a umístění plochy: Brno-Tuřany, Šlapanice a v textové části vyhodnocení vlivů Přílohy 2 Hodnocení záměrů (s. 405), kde je posuzována plocha 34,85 ha a dotčenými obcemi jsou Kobylnice a Šlapanice. **Výměru o rozdílu 7 ha považujeme za zásadní, právě z hlediska posouzení vlivů záměru na udržitelný rozvoj území, neboť zastavěná plocha o takové výměře mění jak odtokové poměry v území, tak je možné na ni umístit záměr, který bude vyvolávat negativní vlivy na zdraví obyvatel.**

Výše jsme uvedli, že považujeme záměr za nekonkrétní. Domníváme se, že pokud není blíže specifikováno, co se za záměrem skrývá, nebylo možné ani posoudit, zda dojde k vlivům na životní prostředí. Co si představit pod pojmem modernizace letiště? Nový odbavovací terminál? Ten stávající je z roku 2006. Rozšíření parkoviště pro navýšený počet cestujících? Rozšíření, nebo spíše legalizace, proběhla v roce 2015. A jak jsme uvedli výše, počet cestujících na letišti není nijak závažný a s ohledem na atraktivitu Vídně, ze které se dostanete na další strategické přestupní terminály, zřejmě počet cestujících výrazně neporoste. Bude se prodlužovat letištní ranvej? K tomu má kraj vyčleněny jiné pozemky a navíc je k tomu potřeba souvislá plocha. Jednou z možností je tedy budování logistických center v sousedství letiště – zájem už tu byl u společnosti Amazon, je v plánu vystavět Brno Airport Logistic Park při severní hranici letiště. Další plochy podobného záměru se tedy nabízí.

Shrnutí vyhodnocení identifikovaných vlivů

V textové části vyhodnocení vlivů na životní prostředí Přílohy 2 Hodnocení záměrů na s. 407 jsou shrnuty vlivy na ovzduší, obyvatelstvo, lidské zdraví, půdu, vodu a kulturní dědictví. Upozorníme zejména na dlouhodobé přímé vlivy trvalého charakteru, které mají na obyvatele největší vliv. Obecně, všechny tyto kategorie jsou v rozmezí 0/–1 až –2. **V případě hodnocení kumulativních a synergických vlivů dochází ještě k horšímu hodnocení –1 až –2, záměr má tedy negativní dopady, které jsou nejvíce znatelné v oblasti znečištění ovzduší a vyvolanému hluku, který je veřejností velmi negativně vnímán.** Upozorňujeme na absenci koncepčního dokumentu, ze kterého by bylo patrné, o jak velký záměr modernizace letiště se bude jednat (více viz výše), zejména s ohledem na hlukové a prachové znečištění. Vyhodnocení vlivů používá termíny „rozšíření letiště bude spojeno s určitým nárůstem imisní zátěže v navazující zástavbě, ... tento nárůst není příliš významný a sám o sobě pravděpodobně nezpůsobí překročení imisních limitů“ nebo „Rozšíření letiště bude spojeno zejména s nárůstem s nárůstem hlukové zátěže, přičemž letecký hluk patří obecně mezi faktory nejvíce snižující pohodu bydlení. Míra zhoršení závisí na skutečném navýšení provozu.“ a následně navrhuje nereálná opatření typu: „Realizovat protihluková opatření k ochraně obyvatel v okolní zástavbě. „S ohledem na rozsah letiště a na šíření se hluku z něj by bylo nutné postavit protihlukové valy podél celých Tuřan, Slatiny a Šlapanic. Došlo by k narušení pohody bydlení (výhledu do krajiny), o narušení volného prostupu do krajiny. V době kdy Jihomoravský kraj není schopen vybudovat téměř žádný obchvat, protože v této věci nic nepodniká, v době, kdy jednání o výkupu pozemků trvají desítky let, protože se tomu nikdo nevěnuje, jsou návrhy typu budování protihlukových stěn kolem letiště utopií, který nepovede ke zmírnění negativních vlivů. V rámci vyhodnocení vlivů je třeba navrhovat reálná opatření, a pokud žádná neexistují, pak je třeba dát záměru červenou. Stejně tak opatření „zajistit splnění hlukových limitů v okolní zástavbě“ je výsměchem všem občanům, kteří v blízkosti záměru bydlí. Z veřejného projednání vyplynulo, že se má jednat o opatření typu úpravy leteckého provozu (tj. snížení počtu přistání a vzletání letadel, úprava směru přistání letadel, atd.). Občané však na tyto opatření

neslyší, neboť již mnohokrát vedla MČ Brno-Tuřany jednání s ředitelem letiště o řešení situace, kdy dochází k nedodržování leteckého provozu (např. noční lítání při přípravě na pilotní zkoušky, přelety stíhaček, apod.). Tato jednání byla neúspěšná a k nedodržování předpisů dochází neustále. K tomu ještě dodáme, že je nepředstavitelné, pokud letiště vynaloží nemalé investice do modernizace a zkapacitnění odbavení zboží, aby následně tuto činnost regulovala.

Shrnutí vyhodnocení kumulativních a synergických vlivů

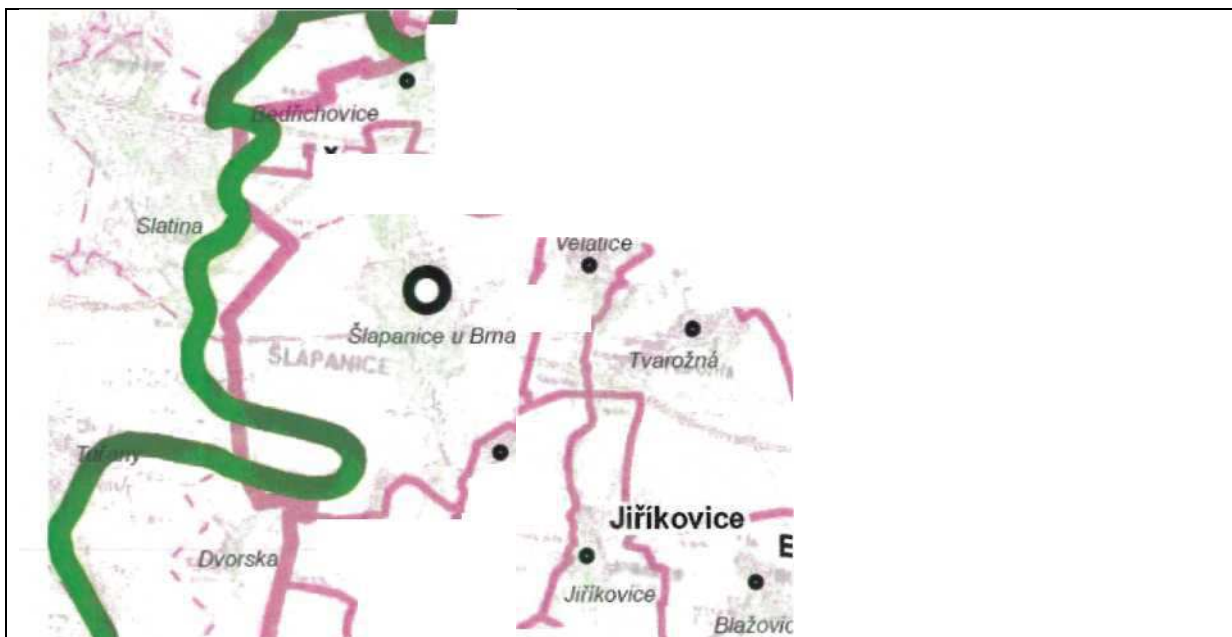
Dle textové části vyhodnocení vlivů na životní prostředí Přílohy 2 na s. 409 dojde ke kumulativním vlivům se znečištěním ovzduší ze záměru DS10 (napojení Brněnské průmyslové zóny – Černovická terasa na DI), DS29 (obchvat Tuřan) a DG01 (veřejné logistické centrum). Z logiky věci pak vyplývá, že v případě, že realizací záměru dojde ke zhoršení současného stavu, a že je potřeba realizovat záměry DS10 a DS29, které také budou mít negativní vliv na ovzduší, avšak odvedou dopravu ze zastavěného území, je třeba dát přednost těmto dvěma. Domníváme se, že obce, ve kterých bydlíme, již nadále nezvládnou další nápor záměrů vyvolávající hluk a emise, protože neprobíhá dostatečná kompenzace formou výsadby zelených pásů, které pochyťují prachové částice a další škodliviny. Současně je třeba brát na zřetel, že letiště má svá ochranná pásma a jakékoliv výsadby ochranných pásů, ale i valů a protihlukových zdí se mohou stát nerealizovatelnými.

Hluková zátěž

Jak je uvedeno ve vyhodnocení vlivů na životní prostředí, „hluk patří obecně mezi faktory nejvíce snižující pohodu bydlení“. Hluk je vnímán různými jednotlivci různě. Právě proto chodí od občanů bydlících v okolí letiště k opakovaným stížnostem na překračování hluku. Velkou mírou je to způsobeno automobilovou dopravou – neexistencí obchvatu Tuřan a nekvalitní opravou komunikací II. a III. třídy Jihomoravským krajem. Nicméně nepřispívá k tomu ani legislativa. Ze zákona č. 49/1997 Sb. totiž vyplývá, že opatření ke snižování hluku může nařídít Ministerstvo dopravy, a to vydáním rozhodnutí o zavedení provozních opatření. Týká se to však pouze Letiště Václava Havla Praha, na kterém přistává a vzlétá více než 50 000 podzvukových proudových letadel. Tatáž legislativa ani nenařizuje brněnskému letišti každoroční monitoring a vydávání zprávy o hlukové situaci na letišti, a to právě proto, že nesplňuje oněch zmíněných 50 000 letů, ale „jen“ 30 902 (pohyby letadel celkem za hospodářský rok 2013 – 2014, zdroj: Pětiletý program rozvoje letiště Brno-Tuřany, aktualizace na období 1. 5. 2015 – 30. 4. 2020, s. 5)

Rozpor záměru DL01 se Šlapanicko-slavkovským krajinným typem

Textová část ve výroku kapitoly F. Stanovení cílových charakteristik krajiny, včetně územních podmínek pro jejich zachování nebo dosažení stanovují územní podmínky pro zachování nebo dosažení cílových charakteristik jednotlivých krajinných typů. Záměr se nachází v 15. krajinném typu Šlapanicko-Slavkovském, kde je cílovou charakteristikou stanovena krajina historicky významné události (Areál bitvy u Slavkova), krajina plochého až mírně vlněného reliéfu s dominantním zastoupením středně velkých bloků orné půdy v ukloněných polohách s pestřejší strukturou využití, aj. Současně požadavky na uspořádání a využití území jsou mj. podporovat zachování stávajícího zemědělského charakteru a úkolem je vytvářet podmínky pro ochranu volné krajiny a její rázovitosti. Domníváme se, že tento požadavek je se záměrem v rozporu a s ohledem na zákonnou ochranu krajinného rázu (zák. č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny), který je nadto v tomto místě podpořen jedinečným geniem loci díky dávné historii – bitvám císaře Napoleona. Časté jsou zájezdy Francouzů právě do těchto míst. Úkolem územního plánování má být naopak toto místo zachovat, a tím zatraktivnit i pro turisty.



Zábor zemědělského půdního fondu (dále jen „ZPF“)

Záměry DL01 a RDL01 jsou umísťovány především na půdách I. a II. třídy bonity, které jsou ze zákona chráněny. Územní plánování je prvním procesem, v rámci kterého se uvažuje o vynětí pozemků ze ZPF, a tedy následná zelená k zastavění hodnotné půdy. Domníváme se, že již v této situaci by mělo docházet k bránění zabírání další hodnotné půdy. Ve vyhodnocení vlivů je co do půdy – ZPF hodnocen záměr negativně: Přímý dlouhodobý trvalý a záporný vliv dostal „známku“ –1/–2. S ohledem na to, že dojde k trvalému odnětí pozemků ze ZPF, je měla by být známka přímo –2, tedy nejvyšší negativní významnost vlivu. Vyhodnocení kumulativních a synergických vlivů se k této zátěži staví následovně: „Úbytek ZPF v důsledku postupující urbanizace obcí a rozvoje veřejné infrastruktury a logistiky.“ Zde jde především právě o tu logistiku a je otázkou, zda stojí veřejný zájem, potažmo soukromý zájem výstavby logistických center nad veřejným zájmem ochrany zemědělského půdního fondu? Domníváme se, že nikoliv. Opatření u tohoto záměru na ochranu ZPF: „Minimalizovat trvalé i dočasné zábory ZPF“ je pak výsměchem celé ochrany půdy a zákona o ochraně zemědělského půdního fondu.

Na tomto místě vznášíme otázku, zda nejsou prostory v okolí letiště dostačující pro modernizaci a rozvoj letiště. Tím máme na mysli stávající pozemky zejména v západní části letiště, které jsou doslova zasypány navážkami asfaltu. **Domníváme se, že další zábor ZPF není účelný, neboť se v rámci letiště nachází pozemky, které je možné využít k jeho modernizaci (skládka asfaltu, vojenské hangáry, ve kterých se drží voda).** Podle našeho názoru navržené řešení nenaplnuje prioritu PÚR ČR (27)-vytvářet podmínky pro koordinované umísťování veřejné infrastruktury v území a její rozvoj s tím podporovat její účelné využívání v rámci sdílení struktury.





A.2.1 Požadujeme vysvětlení pojmu DL01 Modernizace letiště Brno-Tuřany a pojmu RDL01 Mezinárodní letiště Brno-Tuřany, rozvoj.

Odůvodnění: Výše jsme uvedli, že pojem modernizace letiště není dostatečně konkrétní a také není dostatečně vysvětlen ani v rámci odůvodnění (s. 177 Kapitoly G Odůvodnění) a domníváme se, že může být více konkretizován i v podrobnosti ZÚR JMK. Domníváme se, že pokud není blíže specifikováno, co se za záměrem skrývá, nebylo možné ani posoudit, zda dojde k vlivům na životní prostředí. Z toho důvodu požadujeme v ZÚR JMK blíže specifikovat, co je pod pojmem modernizace letiště Brno-Tuřany myšleno. Nadto je v sousedství jedné plochy „modernizace“ letiště umísťována rezerva RDL01 „rozvoj“ letiště, která je v odůvodnění popsána velmi obdobně, jako záměr DLO1 (s. 257 Kapitoly G Odůvodnění). Není zřejmé, co se pod těmito pojmy myslí a zda obsahují to stejné. Podle našeho názoru pak nejdou posoudit ani vlivy na udržitelný rozvoj území.

Požadujeme tedy zpřesnit, co je myšleno pod větou: „Plocha je navržena s cílem vytvoření předpokladů pro další výhledový rozvoj mezinárodního letiště s přeshraničním dosahem, situovaném v OVB3 metropolitní rozvojové oblasti Brno a jejím jádrovém území.“, která je uvedena v odůvodnění u obou záměrů.

A.2.2 Namítáme vyhodnocení vlivů na životní prostředí u záměru DL01 Modernizace letiště Brno-Tuřany pro nekonkrétnost záměru a pro chyby ve vyhodnocení.

Odůvodnění: Viz odůvodnění u námítky A.2 a A.2.1. Dále upozorňujeme na skutečnost, že ve vyhodnocení vlivů u záměru DLO1 v identifikaci vlivů (s. 406 Přílohy 2) se nepředpokládá, že záměr bude mít vliv na krajinu. S tímto zásadně nesouhlasíme a považujeme vyhodnocení vlivů za chybné.

A.2.3 Požadujeme podmínku přednostní realizace záměrů veřejně prospěšných staveb dopravní infrastruktury DS29 II/380 Tuřany, obchvat a obchvatu Chrlic a DS10 D1 Kývalka – Slatina před záměry DL01 a RDL01. Tuto podmínku požadujeme zapracovat do Kapitoly L Stanovení pořadí změn v území (etapizace).

Odůvodnění: Odkazujeme na enormní hluk v území, vysoké koncentrace polétavého prachu a další negativní vlivy uvedené výše v odůvodnění u námítek A.2 a A.3.

Pokračování odůvodnění k námítkám A.2 a A.3

Absence studie popisující rozvoj letiště

Dále bychom chtěli upozornit na absenci jakékoliv rozvojové studie, která by sdělovala vize rozvoje letiště. Výše v odůvodnění dokládáme spíše pokles zájmu běžných letů z důvodu blízkosti letiště ve Vídni.

Ze studií je známá pouze Urbanistická studie rozvojových zón Letiště Brno-Tuřany, Černovická terasa a Šlapanice, Kovoprojekta Brno, a.s., Brno, 2006, která je však poplatná své době a je všeobecně známo, že studie má utopické návrhy a měla by být spíše z územně analytických podkladů vyřazena. Nehledě na to, že jak město Šlapanice, tak MČ Brno-Tuřany se dlouhodobě staví k výstavbě ploch pro průmysl negativně a studie před zástupci samosprávy tak neobstojí. Rozvoj letiště je ve studii popisován tak, že je v plánu v roce 2030 plánováno odbavit 1 mil. cestujících a dlouhodobá rezerva počítá se 4 mil. odbavenými cestujícími s maximem, který letiště pojme 8 až 10 mil. odbavených cestujících (s. 62 studie). Přitom, když se podíváme do Pětiletých plánů rozvoje letiště, počet odbavených cestujících na pravidelných letech byl v roce 2012-2013 na hodnocen cca 245 tisíc odbavených cestujících s doplněním: „Hospodářský rok 2012 – 2013 byl poznamenán úbytkem cestujících na pravidelných linkách. ... Celkově bylo odbaveno o 12 % méně cestujících než v předchozím hospodářském roce, a to 507 361.“ a v roce 2013-2014 došlo ještě k dalšímu poklesu odbavených cestujících na

pravidelných letech, a to na 214 tisíc odbavených cestujících s doplněním: „Celkově bylo odbaveno o 10,2 % méně cestujících než v předchozím hospodářském roce, a to 460 325. Lze tedy počítat s tím, že pokud město Brno nebo Jihomoravský kraj nebudou výrazně dotovat spoje (např. nově se zavedla dotace na spoj do Mnichova), trend využití letiště Brno-Tuřany k osobní dopravě bude nadále klesat, či zůstane na stávajících číslech. Nelze předpokládat prognózy ze studie Kovoprojekty za reálné.

Je tedy otázkou, jakým směrem se letiště Brno-Tuřany bude ubírat. Nejasné indicie dávají právě ZÚR JMK, zřejmě dojde k rozvoji letiště směrem k nákladní dopravě. Ta však vyvolává veliké nároky na kvalitní dopravní infrastrukturu, která však v území chybí. Je otázkou, proč ZÚR JMK nemají v podkladech pro Zadání ZÚR JMK zahrnutý právě Pětiletý program rozvoje letiště, které dávají relevantní informace k otázkám rozvoje letiště.

K rozvoji letiště existuje ještě jedna studie. Nese název „Výhledová studie rozvoje letiště Brno-Tuřany, Parolli s.r.o., 2000“ a jedná se o územně plánovací podklad, který sloužil jako jeden z podkladů pro výše uvedenou studii Kovoprojekty. Z vyjádření Majetkového odboru KrÚ JMK vyplývá, že studie pana arch. Parollika je podkladem pro územně plánovací dokumentaci. Avšak úředníci Majetkového odboru kraje opakovaně odmítají studii poskytnout a odmítli poskytnout také informace o tom, jaká konkrétní data jsou ze studie pro územně plánovací dokumentaci použita.

Plány na rozvoj letiště tak nejsou veřejnosti prezentovány, sic jsou navrhovány v ZÚR JMK. Jak jsme uvedli výše návrhy na modernizaci a rozvoj letiště (DL01 a RDL01) jsou tak zastřeny velkou nekonkrétností – bude se letiště rozvíjet pro osobní dopravu, nebo nákladní dopravu? Jak je možné bez odpovědi na tuto otázku hodnotit vlivy na udržitelný rozvoj území? (Odkaz na námitku A.2.1) Nadto uvádíme rozpor v potřebnosti odborného podkladu, kdy na požadavek přechodu záměru RDZ10 (optimalizace a zkapacitnění železnice v úseku Chrlice – Sokolnice) v připomínce č. 3 spolku Čisté Tuřany, z.s. z května 2015 bylo odpovězeno: „Požadavku zástupce veřejnosti na přechodu koridoru RDZ10 z územní rezervy do návrhu nemůže pořizovatel ZÚR JMK zatím vyhovět neboť neexistuje odborný podklad, na základě něhož lze předmětný záměr uvádět jako návrh.“ V tomto případě ze Seznamu podkladů Zadání ZÚR JMK vyplývá, že žádný podklad neexistuje, nebo nebyl použit, a přesto je do ZÚR JMK navrhován, a to dokonce návrhem (nikoliv rezervou, krom záměru RDL01). V souvislosti s tím, bychom chtěli dodat, že dle § 2 odst. 4 zákona č. 500/2004 Sb., správní řád v platném znění: „Správní orgán dbá, aby přijaté řešení bylo v souladu s veřejným zájmem a aby odpovídalo okolnostem daného případu, jakož i na to, aby při rozhodování skutkově shodných nebo podobných případů nevznikaly nedůvodné rozdíly.“ by měl orgán, který bude vypořádávat námitky dodržovat princip nerozdílnosti a k záměrům, ke kterým neexistují adekvátní podklady uvedené v podkladech k Zadání, by se měl postavit tak, že je ze ZÚR JMK vyjme.

Absence vyhodnocení negativního vlivu na konkurenceschopnost dalších letišť

ZÚR JMK by měli mít jedním z podkladů také to, jak je brněnské letiště schopné konkurovat zahraničním letišťům v okolí a tuzemským letišťům v rámci ČR. Tento požadavek je nepřímě nadnesen v Koncepci letecké dopravy pro období 2015 – 2020 (s. 30 Koncepce): „Sítovou leteckou dopravu v okolních zemích ČR zajišťují především letečtí dopravci letecké aliance Star Alliance (Polsko, Německo, Rakousko), kteří zajišťují konektivitu i na evropských linkách včetně regionu východní a jihovýchodní Evropy, zejména přes Mnichov a Vídeň. Tato dvě letiště jsou pro přepravní trh ČR konkurenční i z pohledu vhodné dostupnosti povrchovou dopravou. ČR v minulosti ztratila dříve vybudovanou pozici Prahy jako přestupního bodu i v rámci evropských linek mezi východem, jihovýchodem a západem Evropy. To je patrné ze snižování podílu transferových cestujících na celkovém počtu odbavených cestujících. Pokles počtu transferových cestujících také souvisí s obchodní politikou leteckých dopravců, kteří využívají Letiště Václava Havla Praha jako uzlový (přestupní) bod.“

Domníváme se, že bez takového hodnocení je nedůvodné do území umisťovat záměry rozvoje, neboť se jedná o nesystémovost a rozpor s prioritou (27) PÚR ČR, potažmo s prioritami ZÚR JMK – např. (3), kdy hrozí odliv nabídek a poptávek z okolních center osídlení.

Závěrečné shrnutí

Vidíme vyčlenění ploch pro rozvoj letiště jako předčasný. Prioritní by mělo být realizace zkvalitnění železničních tahů a výstavba obchvatů, které přispějí k řešení neutěšeného stavu dopravy. Pokud se JMK zaměří na realizaci staveb, které jsou již v územních plánech měst a obcí zakomponovány několik let (např. obchvaty), přispěje k podpoře regionu, a tím výhledově i k podpoře trhu, který si sám bude klást požadavky na další zkvalitňování dopravní infrastruktury. Namísto toho se v ZÚR JMK navrhuje záměry, které nemají ani relevantní podklady, analýzy, strategie a vize. **Na druhé straně v těchto krocích vidíme nekonceptnost, která**

vyvolává další požadavky na dopravu, přičemž Jihomoravský kraj, ŘSD, SŽDC a Ministerstvo dopravy nejsou schopny dostát splnění závazků stanovených na začátku milénia v již zrealizovaných záměrech (Brněnská průmyslová zóna Černovická terasa vs. její napojení na DI a vybudování obchvatu Tuřan, průmyslové zóny Šlapanice vs. nevyřešená doprava, nemodernizované železniční tratě, chybějící železniční zastávka u letiště, atd.).

A.4 Do kapitoly K textové části Odůvodnění ZÚR JMK požadujeme uvést celkovou výměru brownfieldů v rámci Jihomoravského kraje tak, aby bylo možné adekvátně vyhodnotit, zda dochází k naplnění principů územního plánování (15).

Odůvodnění: Domníváme se, že pokud nebude v ZÚR přehledně uvedena srovnávací tabulka s předpokládanými zábery ZPF {jiné, než dopravní a technické infrastruktury) a rozlohou brownfieldů v rámci Jihomoravského kraje, nelze pak účelně vyhodnotit naplnění cílů směřujících k ochraně ZPF (15) a domníváme se, že není možné adekvátně vyhodnotit vlivy na životní prostředí – v kategorii půda.

A.5 Nesouhlasíme se záměrem RDS32 Tuřany – Kobylnice, prodloužení II/152 (dříve nazývana Jihovýchodní tangentou, JVT Tuřany – Kobylnice) a požadujeme jeho vyřazení ze ZÚR JMK.

Odůvodnění: Opakovaně občané negují záměr výstavby Jihovýchodní tangenty, nově přejmenované na Tuřany – Kobylnice, prodloužení II/152. S Jihovýchodní tangentou jsme nesouhlasili jak ve zrušených ZÚR JMK, tak jsme se proti ní vymezovali v připomínkách návrhu ZÚR JMK v květnu 2015, Domníváme se, že tato komunikace nemá své opodstatnění. Komunikace taktéž nemá podporu Ministerstva dopravy, které se již dříve vyjadřovalo, že z jejich strany požadavek na výstavbu nezaznává.

Tento záměr nemá dopravní opodstatnění, má pouze minimální pozitivní dopady na snížení intenzit dopravy na stávajících komunikacích procházejících intravilány místních částí – Tuřan a Dvorsk, naopak do území přivádí indukovanou dopravu, která by tudy jinak nejela – Jihovýchodní tangenta by se stala atraktivní nezpoptatněnou alternativou k DI a D2.

V současné době, kdy je problém se samotnou realizací obchvatu Tuřan a Chřlic, je do území umisťována další dopravní komunikace v podobě rezervy, která bude v územních plánech strašit po desetiletí.

Původně byla JVT zamýšlena jako komunikace umožňující dopravní obslužnost rozsáhlých průmyslových ploch Šlapanic, Tuřan a jiných. Aktuálně ale město Šlapanice zpracovává nový územní plán, ve kterém od těchto rozvojových ploch pro výrobu upustilo s ohledem na dlouhodobě nesouhlasná stanoviska Ministerstva životního prostředí (od roku 2001), a to kvůli mimořádně bonitním půdám. Jejich kvalitu potvrdil opakovaně i pedologický průzkum zpracovaný městem Šlapanice v roce 2013. Upozorňujeme na to, že argumentace rozvojovými plochami v ZÚR přetrvává, např.: „... o napojení průmyslových center Šlapanicka ...“ (s. 162 Kapitoly G textové části Odůvodnění), nebo „Naopak je sledována taková strategie, aby rozvojové aktivity v tomto prostoru byly co nejvíce zpřístupněny od dálnice DI a dále nezatěžovaly v podélné ose území mezi dálnicemi DI a D2.“ (s. 236 Kapitoly G textové části Odůvodnění), a to i přes to, že o několik řádek se píše o tom, že původní koncepce jsou přehodnocovány: „Původně navrhované rozšíření dálnice v tomto úseku, včetně přestavby MÚK a umístění nové MÚK pro napojení sídel a rozvojového území jižně od dálnice DI, vyplývalo z původní koncepce rozvoje území a funkce dříve sledované jihovýchodní tangenty (JVT) s napojením na dálnici DI (MÚK Tvarožná). Vzhledem k tomu, že rozvojové záměry tohoto prostoru jsou v současné době přehodnocovány, mění se i funkce dříve sledované JVT.“ (s. 236 Kapitoly G textové části Odůvodnění). A proto:

A.5.1 Požadujeme ze všech textových částí ZÚR JMK (zejm. textová část odůvodnění) vypustit argumentaci potřebnosti záměrů z důvodu rozvojových ploch – průmyslových center Šlapanicka. A na základě vypuštění tohoto argumentu přehodnotit potřebnost námi namítaných komunikací.

Odůvodnění: Na základě výše uvedeného upozorňujeme na zásadní změnu v případě přístupu vedení města Šlapanic, které upouští od záměrů budování rozvojových ploch pro průmysl, a to na základě dlouhodobých stanovisek Ministerstva životního prostředí a potřeby ochrany zemědělského půdního fondu, kterou má také ZÚR JMK zakomponovanou ve svých prioritách (15). Tuto skutečnost je třeba zohlednit především v textové části ZÚR JMK.

Argumentace potřebnosti JVT je tak bezpředmětná a je potřeba od záměrů na JVT upustit. Nelze se opírat ani o generely krajských silnic, protože ty byly zpracovány právě s ohledem na masivní plochy výroby u Šlapanic.

Pokračování odůvodnění k námitce A.5:

Je třeba si uvědomit, že rezerva protíná významné krajinné prvky, prochází pozemky zařazenými do zemědělského půdního fondu s II. třídou bonity, která je chráněna zákonem č. 334/1992 Sb., o ochraně zemědělského půdního fondu, kdy v případech vynětí půd pro účely výstavby komunikací se za vynětí pozemků neodvání žádné finance. Dochází tak ke zbytečné ztrátě kvalitní půdy pro projekty, které nejsou z hlediska dopravního potřeba.

Jednou z priorit územního plánování Jihomoravského kraje pro zajištění udržitelného rozvoje území v Kapitole A (10) je: „Nástroji územního plánování podporovat přístupnost a prostupnost krajiny, zejména důsledně předcházet zneprůchodnění území a fragmentaci krajiny.“ Domníváme se, že územní rezerva RD32 je právě jedním ze záměrů, které nerespektují tuto prioritu. Priorit, které tato rezerva porušuje, je ale více, např. prioritu (9) optimalizovaná obslužnost, (12) kvalitní podmínky pro ochranu zdraví lidí, (13) minimalizace vlivu nových záměrů, (15) ochrana kvalitní zemědělské půdy.

Tento úsek dříve nazývané Jihovýchodní tangenty je nevhodný i z hlediska ochrany krajinného rázu v oblasti Slavkovského bojiště, přičemž požadavky na uspořádání a využití území Šlapanicko-slavkovského krajinného typu (380) jsou „podporovat zachování stávajícího zemědělského charakteru území“ a úkolem územního plánování je mj. „vytváření územních podmínek pro ochranu volné krajiny a její rázovitosti“. Tento záměr způsobuje pravý opak.

A.6 Požadujeme upravit vymezení záměru DS24 Obchvat Chrlic, prodloužení II/152 (dříve „Jihovýchodní tangenta“) tak, aby bylo umožněno využití stávající komunikace (Davídkova – Roviny).

Odůvodnění: V květnu 2015 jsme vznášeli následující připomínku k návrhu ZÚR JMK: „Požadujeme upravit vymezení záměru DS24 („Jihovýchodní tangenta“) tak, aby bylo umožněno i využití stávající komunikace {Davídkova – Roviny} a doporučujeme záměr přejmenovat na „Chrlice – obchvat“. Tato naše připomínka byla vyhověna jen z části, a to převzetím názvu. Trasování, které je důležitější, nežli název, zůstalo bohužel stejné.

Požadavky na úpravu trasování východní části obchvatu Chrlic

Z grafické části ZÚR JMK vyplývá, že pro obchvat není využívána ulice Davídkova tak, jak jsme požadovali v naší původní připomínce. Naopak, je v plánu zábor dalších půd I. a II. bonitní třídy a zásah do významného krajinného prvku Dvorský potok (VKP ze zákona). Současně upozorňujeme, že v identifikaci ovlivnění Vyhodnocení vlivů na životní prostředí není hodnoceno, že by záměr měl mít dopad na biologickou rozmanitost, faunu a floru. Toto tvrzení odmítáme, z toho důvodu:

A.6.1 Namítáme vyhodnocení vlivů na životní prostředí u záměru DS24 Obchvat Chrlic, prodloužení II/152 pro chyby ve vyhodnocení

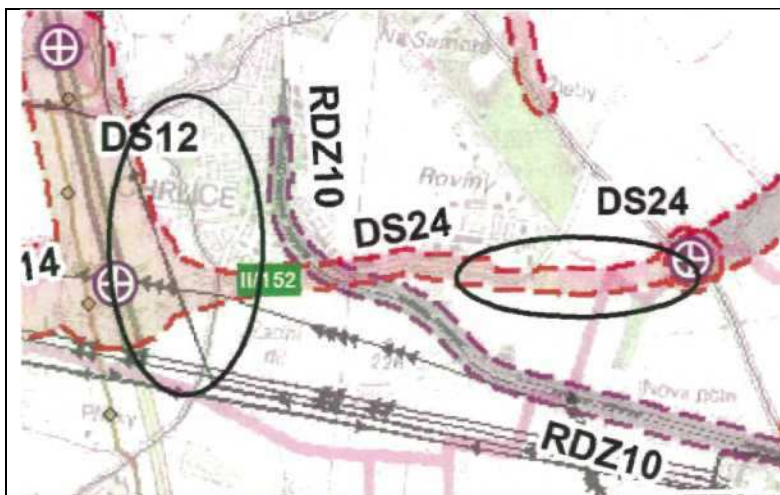
Odůvodnění: Dvorský potok jedním z významných vodních toků nacházejících se v MČ Brno-Chrlice, na který je vázáno mnoho vodních druhů živočichů. Tato skutečnost nebyla ve vyhodnocení vlivů zohledněna.

Pokračování odůvodnění k námitce A.6:

Rozpor s podporou cyklistické dopravy

Současně je část záměru v rozporu s tvrzením: „ZÚR JMK respektují a územně vymezují vedení mezinárodních cyklistických koridorů Brno – Vídeň,...“, neboť část záměru DS24, kterou rozporujeme, se překrývá se záměrem Cyklostezka Brno – Vídeň (170), konkrétně s odbočkou z 5, EV9, CS B-W, Greenway K-M-W, kterou je v plánu využít pro napojení MČ Brno-Chrlice, MČ Brno-Tuřany, Šlapanice, a propojit tak tento mezinárodní cyklistický koridor na další významné cyklistické trasy.

Obchvat Chrlic v dnešní době v omezené podobě funguje, pro jeho bezproblémovou funkci stačí odstranit některé bodové závady – upravit křižovatky a podjezd pod železniční tratí a rozšířit vozovku. Výstavba nového trasování komunikace je kontraproduktivní, neboť bude zamezovat řešení bodových závad, které by obchvat Chrlic zfunkčnili. Nadto nové trasování obchvatu naráží na likvidaci VKP – Dvorského potoka, o čemž jsme psali dříve.



A.7 Nesouhlasíme ukončením záměru DS14 D52/JT Rajhrad – Chrlice II (D2), tzv. Jižní tangenty novým dálničním sjezdem jihozápadně od Chrlice. Požadujeme ukončení záměru DS14 na stávajícím sjezdu z dálnice D2 u Olympie, tak jak bylo původně plánováno. Tento náš návrh je v souladu s našimi požadavky v námitce A.6.

Odůvodnění: S ohledem na to, že Jihovýchodní tangenta není již v současné době potřebná (v prostoru Tuřany – Šlapanice nejsou navrhovány průmyslové zóny), je její část v ZÚR JMK vedená rezervou (RDS32). S ohledem na to, že nesouhlasíme s realizací Jihovýchodní tangenty a požadujeme do ZÚR JMK znázornit „pouze“ obchvat Chrlic s trasováním Davidkova – Roviny, považujeme za důležité, aby i napojení obchvatu Chrlic bylo v režimu realizovatelnosti záměru. To je, **požadujeme, aby byl obchvat Chrlic napojen na Jižní tangentu na dálnici D2 u Olympie, následně veden po Davidkově a vyústěn na ulici roviny, kde by navazoval na obchvat Tuřan.** Naše návrhy opíráme o časovou a finanční realizovatelnost v dohledné době. Využitím stávající komunikace – vyřešením bodových závad dojde k rychlému řešení neutěšené dopravní situace v MČ Brno-Chrlice a Brno-Tuřany.

A.8 Požadujeme přefazování záměru RDZ10 Trať č. 300, optimalizace a zkapacitnění v úseku Chrlice – Sokolnice“ z územních rezerv do návrhu.

Odůvodnění: Městské části mají zájem na zatraktivnění příměstské dopravy. Část autobusů v rámci IDS JMK bývá přetížena (směr ze Sokolnic). Cílem by mělo být zefektivnění dopravy, k čemuž může posloužit právě zdvojkolejnění železnice v úseku Brno. Navíc kolejová doprava přispívá k nezatěžování znečištění ovzduší, které je na území městských částí Brno-Tuřany vysoké. Optimalizace a zdvojkolejnění železniční trati Brno – Chrlice – Sokolnice, vč. zřízení nových zastávek, zatraktivní dopravu po železnici a pomůže tak snížit zatížení MČ Tuřany individuální automobilovou dopravou. Realizace tohoto záměru je potřebná v co nejkratší době.

Domníváme se, že odborný podklad, který vyžaduje Jihomoravský kraj, není pro potřeby ZÚR JMK potřeba, neboť by byl v podrobnosti pod potřeby ZÚR JMK. Nadto uvádíme, že v případě umístění záměru DL01 také neexistuje podklad, avšak záměr je do území umisťován. V případě záměru RDZ10 Trať 300 se jedná o modernizaci a zkapacitnění stávajícího vedení kolejí, nikoliv umisťování nové trasy do území.



A.9 Požadujeme stanovení podrobné územní studie pro území vymezení MČ Brno-Chrlice, MČ Brno-Tuřany, MČ Brno-Slatina, město Šlapanice do úkolů ZÚR JMK.

Odůvodnění: V souvislosti se všemi plánovanými záměry v okolí výše uvedených městských částí a města Šlapanice upozorňujeme, že Vyhodnocení vlivů ZÚR JMK na udržitelný rozvoj území identifikovalo oblast Tuřany – Šlapanice jako oblast problematickou pro zdraví obyvatel vzhledem k významné kumulaci dopravních záměrů a doporučuje řešit toto území v podrobné územní studii s detailní specifikací podmínek umístění jednotlivých staveb. Z toho důvodu požadujeme zařadit povinnost zpracování podrobné územní studie s detailní specifikací podmínek umístění jednotlivých staveb.

V celkovém záměru Vyhodnocení vlivů ZÚR JMK z hlediska vlivů na životní prostředí vyplývá (s. 256 Kapitoly A.12 textové části vyhodnocení vlivů) upozornění na „nutnost urychleného prověření a dořešení problematiky uspořádání nadřazené dálniční a silniční sítě v jádrovém území 083 metropolitní rozvojové oblasti Brno, které je vymezeno jako plocha, ve které se ukládá prověření změn jejího využití územní studií“. **Domníváme se, že bez vyřešení problematiky dopravní sítě v rámci OB3 není možné adekvátně posoudit vlivy na životní prostředí u záměrů, které jsou v oblasti Tuřany – Šlapanice navrhovány.**

A.10 Požadujeme, aby ZÚR JMK stanovily podmínky pro rozvoj obcí v metropolitní rozvojové oblasti Brno s cílem omezit neřízenou rezidenční i komerční suburbanizaci.

Odůvodnění: Tento požadavek jsme vznesli již v květnu 2015. Připomínka byla vypořádána tak, že pořizovatel nemůže připomínce vyhovět, neboť ZÚR JMK nedisponují nástroji pro regulaci územního rozvoje obcí. S tímto tvrzením nesouhlasíme. Neboť jsou-li záměry sousedních obcí natolik významné, že realizací záměru ovlivňují například dopravu v sousedním území, pak je nutné řešit i tuto problematiku. Územní plánování má mnoho nástrojů k regulaci suburbanizace – v rámci priorit si může tento úkol vyčlenit a stanovit podmínky pro podřízenou územně plánovací dokumentaci. Pokud ZÚR JMK na tuto problematiku absentují, dostaneme se do fáze, kdy územní plány obcí budou žalovat sousední obce, neboť často jejich námítky nejsou zohledňovány (např. výstavba v záplavové zóně v katastru obce Modřice a jejich vliv na odtokové poměry a zástavbu v MČ Brno-Chrlice, Brno-Jih, Brno-Tuřany).

A.11 Nesouhlasíme se záměrem LAPVR01 lokalita Čučice, tj. plochy morfologicky, geologicky a hydrogeologicky vhodné pro kumulaci povrchových vod – lokalita Oslavka. Požadujeme do vyhodnocení vlivů – upozornění SEA zahrnout také minimalizaci vlivu na duchovní potenciál lokality (genius loci).

Odůvodnění: Jsme si vědomi, že záměr vychází z PÚR ČR a z „Generelu území chráněných pro akumulaci povrchových vod a základních zásad využití těchto území“. Touto cestou vznášíme nesouhlas k celému dokumentu. Je naprostou utopií vyčlenit v rámci ČR v řádech desítky prostorů, kde se vytvoří hráze a zaplaví údolí (dříve v řádu stovek záměrů (cca 206)). Do ZÚR JMK tak nejsou vkládány výsledky dlouholetých výzkumů, že nejlepší voda je ta zadržaná v půdě – luční porosty a listnaté lesy. Stát má jít cestou podpory primárního sektoru – živočišné výroby, která si klade nároky na výrobu rostlinnou, zejména píce, které pomáhají zadržovat vodu v krajině. Dále máme jít cestou podpory mokřadů, vytvářením zasakovacích

průběhů ve spádnících na zemědělsky obhospodařovaných pozemcích, obnovy remízů a úpravou osevních postupů, které významně napomohou k zadržování vody v krajině. Namísto toho se ubíráme cestou zátopů velmi cenných území – co do fauny, flóry, ale i jedinečného horninového prostředí. Záměr je v přímém rozporu s ochranou přírody a krajiny a s ochranou hodnot krajinného rázu jedinečného území, neboť obdobné údolí jsme si nechali zaplavit kvůli záměru výstavby JE Dukovany. Záměr je také v rozporu s lesním zákonem č. 289/1995 Sb., v platném znění.

Současné má údolí Oslavky také velmi cenný rekreační potenciál, který vychází z historie – zejména období první republiky a socialismu, kdy vznikaly trampské osady a lidé utíkali z měst a od věčného špehování příslušníky StB za hranice města Brna právě do okolí řek Jihlavy a Oslavy. Z toho důvodu požadujeme hodnocení nejen vlivu na životní prostředí – vlivu na ochranu rostlin a živočichů, lesa ale i vyhodnocení ztráty nehmotného kulturního dědictví.

A.12 Jsou v ZÚR JMK vymezovány artézské vody, reps. jejich ochrana? Pokud ne, z jakého důvodu?

Odůvodnění: Velká část Brna se nachází nad zásobníkem pitné vody – artézských vod. Máme za to, že se na jejich ochranu bere malý ohled, neboť se považují již za znečištěná a nevyužitelná. S ohledem na teroristické útoky však jejich význam může narůstat, jak o tom píše mj. geolog Milan Čáslavský (<http://www.cistaturanv.cz/5studie/nazory-odborniku/> – Artézské vody v brněnské kotlině, Veronica č. 1/2009, s. 12 – 14).

A.13 Požadujeme, aby byla územní studie zpracována bezodkladně, tj. zadána hned, nikoliv až po vydání ZÚR JMK.

Odůvodnění: Domníváme se, že není potřeba čekat na vydání ZÚR JMK. Je všeobecně zřejmé, že v okolí Brněnské aglomerace je veliký problém s dopravou. Existuje nespočet různých druhů studií. Dosud však nedošlo k jejich sesumírování, případnému doplnění chybějících informací a celkové analýze. Domníváme se, že tato činnost měla běžet zároveň, při zpracovávání ZÚR. Domníváme se, že Jihomoravský kraj měl k tomuto přistoupit zodpovědně a vyčlenit na územní studii ze svého rozpočtu finance a v případě potřeby nabrat na dobu určitou také úředníky, kteří by měli čas se věnovat výhradně pořizování studie. V této době již mohla být zpracována a mohla sloužit také jako územně analytický podklad právě pro nový územní plán města Brna a územní plány dalších obcí. Domníváme se, že není třeba čekat na vyhodnocení námitek a připomínek a na samotné schválení ZÚR JMK, ať už bude v říjnu 2016 nebo v lednu 2017. Zvýše uvedených důvodů **požadujeme zahájení prací na studii již nyní**. Na studiích jiných záměrů umísťovaných do ZÚR JMK se také pracuje již nyní. **Požadujeme, aby k zadání studie byly přizvány také dotčené obce, města, městské části a další subjekty**, neboť i tyto mají v šuplících velké množství dat, které by mohly přispět k vyhodnocení a dobrému řešení území dotčeného pořízením územní studie.

A.14 Požadavky na zpracování a úpravu priorit územního plánování Jihomoravského kraje v ZÚR JMK

A.14.1 Ve výrokové části ZÚR JMK – v Kapitole A Stanovení priorit územního plánování Jihomoravského kraje pro zajištění udržitelného rozvoje území včetně zohlednění priorit stanovených v politice územního rozvoje požadujeme upravit republikovou prioritu uvedenou v PÚR ČR v kapitole 2. Republikové priority územního plánování pro zajištění udržitelného rozvoje území (s. 15) následovně: (15) *Při plánování rozvoje oblastí, os a center dbát na rozvoj primárního sektoru při zohlednění ochrany kvalitní zemědělské půdy a ekologických funkcí krajiny*. Po zpracování této priority požadujeme její zohlednění i v následujících kapitolách.

Odůvodnění: Jihomoravský kraj má v rámci České republiky jedny z nejceněnějších půd (Půda I. a II. třídy bonity je chráněna zákonem č. 334/1992 Sb., o ochraně zemědělského půdního fondu, v platném znění. Zákon však k ochraně nepostačuje a je třeba dalších silných nástrojů, jakými jsou např. územně plánovací dokumentace.). Je potřeba je chránit před neúměrnou zástavbou a podporovat záměry, které by mohly být realizovány v tzv. brownfieldech.

A.14.2 Do výrokové části ZÚR JMK – do Kapitoly A Stanovení priorit územního plánování Jihomoravského kraje pro zajištění udržitelného rozvoje území včetně zohlednění priorit stanovených v politice územního rozvoje požadujeme zpracovat republikovou prioritu uvedenou v PÚR ČR v kapitole 2. Republikové priority územního plánování pro zajištění udržitelného rozvoje území (s. 15): *Vytvářet předpoklady pro polyfunkční využívání opuštěných areálů a ploch (tzv. brownfields průmyslového, zemědělského, vojenského a jiného původu). Hospodárně využívat zastavěné území (podpora přestaveb, revitalizací a sanaci území) a zajistit ochranu nezastavěného území (zejména zemědělské a lesní půdy) a zachování*

veřejné zeleně, včetně minimalizace její fragmentace s cílem omezit negativní důsledky suburbanizace. Po zapracování této priority požadujeme její zohlednění i v následujících kapitolách.

Odůvodnění: V rámci Jihomoravského kraje se nachází velké množství brownfieldů. Mnoho z nich je místního charakteru, a proto nejsou v rámci ZÚR vyčleněny. Avšak považujeme za důležité, aby se ZÚR JMK touto problematikou zabývaly. V roce 2013 si spolek Čisté Tuřany, z. s. u Jihomoravského kraje vyžádal přes zákon o svobodném přístupu k informacím kopii schváleného seznamu brownfieldů, který sloužil k zapracování do dokumentu ÚAP JMK. V dokumentu bylo vymezeno jako brownfield pouze Vojenské cvičiště Pánov v okrese Hodonín o rozloze 100 ha <http://www.vets.estranky.cz/clanky/vojske-prostory-jihomoravsky-posadkove-cviciste-hodonin-mestska-cast-panov.html>). Ze starších webových stránek vyplývá, že areál nadále chátrá a že byl areál zařazen do programu NATURA. Nicméně je známo, že určité vlivy (rozrývání drnu) mohou napomoci přírodě. Je tedy otázkou, zda by část areálu nebylo záhodno využívat ke sportovním účelům (offroad akce – např. <http://pistovskemokradv.cz/>) a k ochraně přírody současně a další části velkého areálu využívat jinak. Je účelné, aby se v rámci ZÚR JMK více dbalo na využití opuštěných areálů, které by měly být v lepším případě polyfunkční. Dalším areálem vhodným k sanaci je areál ICEC ve Šlapanicích (<http://www.brownfieldy-imk.cz/detail/7id-3405>). Další areály v Jihomoravském kraji není třeba vyjmenovávat, jsou přístupné například zde: <http://www.brownfieldy-imk.cz/>. Je však potřeba uvést, že byt některé areály nepřesahují svou rozlohou více území, nebo nejsou nadmístního významu, a tak se nedostanou do ZÚR JMK, přesto je potřeba pomoci kraje vytvořit v rámci územně plánovací dokumentace takové podmínky, aby potenciální investoři měli zájem takové areály využívat a nestavět na zelené louce.

A.14.3 Do výrokové části ZÚR JMK – do Kapitoly A Stanovení priorit územního plánování Jihomoravského kraje pro zajištění udržitelného rozvoje území včetně zohlednění priorit stanovených v politice územního rozvoje požadujeme zapracovat republikovou prioritu uvedenou v PÚR ČR v kapitole 2. Republikové priority územního plánování pro zajištění udržitelného rozvoje území (s. 17): *Pro zajištění kvality života obyvatel zohledňovat nároky dalšího vývoje území, požadovat jeho řešení ve všech potřebných dlouhodobých souvislostech, včetně nároků na veřejnou infrastrukturu. Návrh na ochranu kvalitních městských prostorů a veřejné infrastruktury řešit ve spolupráci veřejného i soukromého sektoru se zapojením veřejností.* Po zapracování této priority požadujeme její zohlednění i v následujících kapitolách

Odůvodnění: Upozorňujeme tím na skutečnost, která se děla historicky a děje se i nadále. Například Vláda ČR svým usnesením č. 970 + 3P ze dne 4. října 2000 souhlasila s vybudování Brněnské průmyslové zóny – Černovická terasa. Současně uložila mj. „ministru dopravy a spojů ve spolupráci se Státním fondem dopravní infrastruktury zabezpečit výstavbu dopravního napojení území Brněnské průmyslové zóny s termínem dokončení v roce 2005“! Jak je vidět, téměř nejvyšší orgán státu uložil úkoly na vybudování důležitého dopravního napojení a ani po 11 letech dosud průmyslová zóna na Černovické terase vybudována není a další rozvojové záměry se v ZÚR JMK plánují.

V ZÚR JMK absentuje pojem „kvalitní urbanismus“, tedy urbanismus, který s sebou přináší principy dobrého fungování měst a aglomerací, dobrého prostorového plánování, kvalitního dopravního napojení apod. A proto:

A.12.3.1 Požadujeme doplnění výše uvedené priority a doporučujeme pro potřeby ZÚR JMK vytvoření pojmu „kvalitní urbanismus“, nebo jakéhokoli jiného pojmenování principů urbanismu a jejich definic a zanesení tohoto pojmu do ZÚR JMK (vč. do seznamu zkratk).

Odůvodnění: Domníváme se, že v ZÚR JMK absentuje řešení ochrany a vůbec tvorby kvalitních městských prostorů. Jedná se o záležitost, která je jen zdánlivě pod měřítko řešení ZÚR JMK. Přesto, budou-li ZÚR JMK podporovat kvalitní urbanismus, který vytváří předpoklady pro multifunkční využití území (tj. např. plochy pro bydlení s občanskou vybaveností, dobře dopravně řešené), budou tak řešit problematiku nadměrné dopravy, která zatěžuje území hlukem a znečišťuje ovzduší.

A.14.4 Do výrokové části ZÚR JMK – do Kapitoly A Stanovení priorit územního plánování Jihomoravského kraje pro zajištění udržitelného rozvoje území včetně zohlednění priorit stanovených v politice územního rozvoje požadujeme zapracovat republikovou prioritu uvedenou v PÚR ČR v kapitole 2. Republikové priority územního plánování pro zajištění udržitelného rozvoje území (s. 15): *Při změnách nebo vytváření urbánního prostředí předcházet prostorově sociální segregaci s negativními vlivy na soudržnost obyvatel. Analyzovat hlavní mechanismy, jimiž k segregaci dochází, zvažovat existující a potenciální důsledky a navrhnout při územně plánovací činnosti řešení, vhodná pro prevenci nežádoucí míry segregace nebo snížení její úrovně.* Po zapracování této priority požadujeme její zohlednění i v následujících kapitolách.

Odůvodnění: Do územních plánů by se měly dostávat také principy kvalitního urbanismu. Segregace obyvatel přináší spoustu problémů. Například v rámci Brna běží historicky některé projekty na budování dalších uniformních sídlišť (např. Výstavba Ovčírny, MČ Brno-Chrlice a MČ Brno-Tuřany), které mají být v řádech tisíců obyvatel. Jsme si vědomi, že výstavby nových čtvrtí jsou většinou pod podrobnost ZÚR a nelze je zobrazovat do výkresové části. Přesto se domníváme, že by měly být zaznamenány aspoň v textové části, a to v prioritách územního plánování tak, aby se zejména města mohla opírat o závazný dokument, jako je ZÚR JMK

A.14.5 Do výrokové části ZÚR JMK – do Kapitoly A Stanovení priorit územního plánování Jihomoravského kraje pro zajištění udržitelného rozvoje území včetně zohlednění priorit stanovených v politice územního rozvoje požadujeme zapracovat republikovou prioritu uvedenou v PÚR ČR v kapitole 2. Republikové priority územního plánování pro zajištění udržitelného rozvoje území (s. 18): *Při stanovování urbanistické koncepce posoudit kvalitu bytového fondu ve znevýhodněných městských částech a v souladu s požadavky na kvalitní městské struktury, zdravé prostředí a účinnou infrastrukturu věnovat pozornost vymezení ploch přestavby.* Po zapracování této priority požadujeme její zohlednění i v následujících kapitolách.

Odůvodnění: Tato priorita se týká spíše měst, ve kterých díky dramatickému historickému vývoji docházelo k segregaci obyvatel a následnému úpadku čtvrtí. Jedná se také ale o případy, kdy územní plánování na řady desítky let zakomponovaly do území dopravní tahy přes obytné čtvrti, které se tak dostaly do situace, že se do bytového fondu přestalo investovat, jak ze strany soukromých vlastníků, tak ze strany měst. Jedná se o veliký problém, který je potřeba popsat a mít pro něj v územně plánovací dokumentaci podporu.

A.14.6 Do výrokové části ZÚR JMK – do Kapitoly A Stanovení priorit územního plánování Jihomoravského kraje pro zajištění udržitelného rozvoje území včetně zohlednění priorit stanovených v politice územního rozvoje požadujeme zapracovat republikovou prioritu uvedenou v PÚR ČR v kapitole 2. Republikové priority územního plánování pro zajištění udržitelného rozvoje území (s. 15): *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 komunikovat s obyvateli území a s jeho uživateli a hledat vhodná řešení v souladu s cílovými charakteristikami krajiny.* Po zapracování této priority požadujeme její zohlednění i v následujících kapitolách.

Odůvodnění: Další z priorit PÚR ČR, která napomáhá nejen k budování lepší spolupráce prací na územně plánovací dokumentaci (ZÚR, územních plánů, regulačních plánů), ale i vytváří podmínky k tomu, aby sloužily územní plány lidem, ne se stali lidé vězni územního plánu. Tato priorita je současně v souladu s prioritou (22) Podporovat zapojení orgánů územního plánování kraje do spolupráce na utváření národních a nadnárodních plánovacích iniciativ, programů, projektů a aktivit, které ovlivňují rozvoj kraje a vyžadují konkrétní územně plánovací prověření a koordinaci.

A.14.7 Do výrokové části ZÚR JMK – do Kapitoly A Stanovení priorit územního plánování Jihomoravského kraje pro zajištění udržitelného rozvoje území včetně zohlednění priorit stanovených v politice územního rozvoje požadujeme zapracovat republikovou prioritu uvedenou v PÚR ČR v kapitole 2. Republikové priority územního plánování pro zajištění udržitelného rozvoje území (s. 17): *Vymezovat zastavitelné plochy v záplavovém území a umisťovat do nich veřejnou infrastrukturu lze jen ve výjimečných a zvláště odůvodněných případech.* Po zapracování této priority požadujeme její zohlednění i v následujících kapitolách

Odůvodnění: Jihomoravským krajem protékají 4 významné řeky – Dyje, Morava, Svratka a Svitava – Ale i další významné, například Oslava, Jihlava, Rokytná. S ohledem na nekončící zásahy do krajiny dochází k častým výkyvům počasí, které s sebou přináší jak sucha, tak povodně. V současné době neustále dochází k výstavbě v záplavových zónách. Jedná se zejména o záměry, které nejsou nezbytně nutné – např. výstavba obchodních center v záplavovém území řeky Svratky a Svitavy pod Brnem. Je potřeba v územně plánovací dokumentaci nastavit principy a pravidla, která budou přejímána do nižšího stupně územního plánování až k následnému (ne)povolování staveb

A.14.8 Ve výrokové části ZÚR JMK – v Kapitole A Stanovení priorit územního plánování Jihomoravského kraje pro zajištění udržitelného rozvoje území včetně zohlednění priorit stanovených v politice územního rozvoje je uvedeno (s. 13, priorita (5)): *„Nástroji územního plánování vytvářet podmínky k podpoře principu integrovaného rozvoje území, zejména měst a obcí (představujícího objektivní a komplexní posuzování a následné koordinování prostorových, odvětvových a časových hledisek).“* Tato priorita je naprosto nesrozumitelná a požadujeme její přeformulování

Odůvodnění: S ohledem na volená cizí slova a s ohledem na složitost věty není jasné, co je touto prioritou konkrétně myšleno. Je tím myšleno, aby obce vzájemně více komunikovali a na rozvoji daného území se podílely společně?

A.14.9 Ve výrokové části ZÚR JMK – v Kapitole A Stanovení priorit územního plánování Jihomoravského kraje pro zajištění udržitelného rozvoje území včetně zohlednění priorit stanovených v politice územního rozvoje je uvedeno (s. 15, priorita (16 d)): „*Podporovat stabilizaci a rozvoj hospodářských funkcí a sociální soudržnosti v území kraje. Zvláště v metropolitní rozvojové oblasti Brno a rozvojových osách vymezených podle politiky územního rozvoje a v rozvojových oblastech a rozvojových osách nadmístního významu usilovat o koordinaci ekonomických, sociálních a environmentálních požadavků na uspořádání území. Dbát zvláště na: d) vytváření územních podmínek pro rozvoj aktivit rekreace, cestovního ruchu, turistiky a lázeňství na území kraje, s cílem zabezpečit potřeby jejich rozvoje v souladu s podmínkami v dotčeném území a s využitím kulturního potenciálu území při zachování a rozvoji jeho kulturních hodnot.*“ Požadujeme vypustit slovo lázeňství

Odůvodnění: Na Jižní Moravě neexistuje přirozená oblast lázeňství. Lázně Lednice a Pasohlávky jsou naprosto novým projektem vyvolávajícím obrovské náklady z veřejného rozpočtu s nejistým výhledem. Domníváme se, že toto není směr, kterým by se Jihomoravský kraj měl ubírat. Jihomoravský kraj má potenciál v zemědělství, ve vinohradech a historických osídleních, do kterých by neměly být vnášeny prvky charakteristické pro jiné typy krajiny. Domníváme se, že podpora lázeňství je v rozporu s prioritou (14)

A.15 Požadavky na Úkoly územního plánování

A.15.1 Požadujeme do tabulky na s. 192 (Kapitola F Textové části Výroku) do Úkolů územního plánování doplnit ochranu krajinného rázu nejen na území přírodních parků.

- Vytvářet podmínky pro důslednou ochranu krajinného rázu urbanizovaného území.

Tentýž požadavek požadujeme doplnit do Úkolů územního plánování do textové části Výroku, Kapitoly F na str. 189 (379).

Odůvodnění: Územní podmínky pro důslednou ochranu krajinného rázu by se měly vytvářet pro celé území, nikoliv jen přírodní parky, i když ochrana krajinného rázu v přírodních parcích je důležitá.

A.15.2 Požadujeme do tabulky na s. 20 – 21 (Kapitola B Textové části Výroku) do Úkolů územního plánování doplnit požadavky na řešení cyklodopravy.

- Vytvářet územní podmínky pro rozvoj cyklodopravy.

Tentýž požadavek požadujeme doplnit do Úkolů územního plánování do textové části Výroku, Kapitoly F na str. 189 (379) a str. 192 (393).

Odůvodnění: Je sice nad podrobnost ZÚR JMK vyčleňovat v území trasy cykloopatření mezi jednotlivými malými obcemi, městskými částmi apod. Přesto by ZÚR JMK na tuto oblast měl myslet, a to právě prostřednictvím úkolů pro podrobnější územně plánovací dokumentaci. Tento návrh je v souladu s prioritou ZÚR JMK (4) 3 (8).

A.15.3 Požadujeme do tabulky na s. 189 (379) a str. 192 (393) (Kapitola F Textové části Výroku) do Úkolů územního plánování doplnit požadavky na řešení veřejné dopravy.

- Vytvářet územní podmínky pro rozvoj veřejné dopravy.

Odůvodnění: Zejména okrajové části brněnské metropole jsou zatíženy dojížděnou za prací z okolních obcí. Obyvatelé okolních obcí využívají zejména IAD. Tato pak přispívá výrazným způsobem ke zhoršování kvality ovzduší a k hluku. Cílem by měla být podpora veřejné dopravy. S rozvojem železniční sítě může vzrůst možnost využití stávající železnice k příměstskému dopravování osob. Domníváme se, že tato problematika je natolik široká a nadto ji má Jihomoravský kraj velmi propracovanou – IDS JMK – že si zaslouží zvláštní pozornost také v úkolech pro územní plánování.

A.15.4 Ve výrokové části ZÚR JMK – v Kapitole I Vymezení ploch a koridorů, ve kterých se ukládá prověření změn jejich využití územní studií je uvedeno (s. 272, (438): „Zpracování územní studie koordinovat s přípravou návrhu nového ÚP Brna.“ Požadujeme, aby se územní studie korigovala také s územními plány dalších obcí, kterých se územní studie dotýká.

Odůvodnění: Brno není jediným městem, které pořizuje nový územní plán města Brna, ale také třeba

Šlapanice, Modřice apod. Je třeba se zabývat všemi novými územními plány, nad jejichž územím se zpracovává územní studie a využívat jejich data.

A.16 Požadavky na Kapitulu O. Seznam použitých zkratk:

- Požadujeme ve zkratkách stručně vysvětlit, co je: „bike and ride“, „park and ride“, „kiss and ride“, neboť tyto pojmy jsou zřejmě v odborné veřejnosti, nebo úzkém spektru zainteresované veřejnosti. Pro laika považujeme pojmy za nesrozumitelné.
- Zkratka Sb. je vysvětleno jako „sbírka“. Ve skutečnosti se jedná o Sbírku s velkým es a je tím myšlena Sbírka zákonů. I z toho důvodu je za číselným údajem psáno velké S, tedy Sb.
- Rozdíl v uvedení zkratk: „TV = těžká motorová vozidla celkem“, „SV = všechna motorová vozidla celkem (součet vozidel)“. U TV tak chybí ve vysvětlivce v závorce uvedené (těžká vozidla).
- U vysvětlení zákonů je vždy uvedeno „ve znění pozdějších předpisů ...“, vyjma zákona č. 254/2001 Sb., kde je uvedeno „v platném znění“.
- Text ZÚR by měl být srozumitelný pro širokou veřejnost, bylo by vhodné vyhýbat se cizí řeči (byť latině), např. „in spe“ – v budoucnosti.
- Otázkou je, proč u značení biocenter a biokoridorů se nevychází ze zvyklostí – např. označování biocenter a biokoridorů v územních plánech, ale i literatuře, kde biokoridor mívá zkratku Bk (resp. nadregionální biokoridor NBk, regionální biokoridor RBk) a biocentrum mívá zkratku Bc (resp. nadregionální biocentrum NBc a regionální biocentrum RBc). Bylo by vhodné zkratky upravit.
- Stejně tak je nesrozumitelná zkratka LAPVR01, když u dopravní infrastruktury je označení písmene „R“, tedy rezervy hned na začátku zkratky záměru, např. RDL01. Zde je tomu naopak. Nefunguje zde tedy přirozená intuice nad tím, že území akumulace vod jsou vymezeny rezervou a nikoliv záměrem.

Odůvodnění: Vyjadřujeme se tímto k několika drobným, méně podstatným nedostatkům ve vysvětlivkách ZÚR JMK.

A.17 Upozorňujeme na nefungující odkaz zveřejněného Návrhu ZÚR JMK, a to konkrétně Seznamu zkratk v textové části Vyhodnocení vlivů na životní prostředí.

A.18 Upozorňujeme na chybu ve Stanovisku a připomínkách MŽP č. j. 21240/ENV/15, ve kterém je uvedeno: „Ministerstvo životního prostředí uplatňuje ... následující stanovisko k návrhu 1. Aktualizace ZÚR JČK.“ Má se však jednat o stanovisko k návrhu ZÚR JMK.

Vyhodnocení námitek

Námítka č. A.1, obsahující nesouhlas s umístěním záměru DG01 Veřejného terminálu s vazbou na logistické centrum Brno a požadavek na jeho vyřazení z návrhu ZÚR JMK, **se zamítá.**

Odůvodnění:

K otázce veřejného logistického centra (VLC) na úvod uvádíme, že dle Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 1315/2013, o hlavních směrech Unie pro rozvoj transevropské dopravní sítě a o zrušení rozhodnutí č. 661/2010/EU (dále jen „Nařízení č. 1315/2013“) se logistickým centrem rozumí *oblast, která je přímo spojena s dopravní infrastrukturou transevropské dopravní sítě, zahrnuje nejméně jeden nákladní terminál a umožňuje provádět logistické činnosti*. Cílem budování veřejných logistických center je umožnit přesun nákladní dopravy na střední a dlouhé vzdálenosti ze silniční na železniční, leteckou, případně i na vodní dopravu. Tím by mělo dojít k odlehčení silniční sítě a zároveň ke snížení negativních dopadů dopravy na životní prostředí a obyvatelstvo.

Umístění veřejného logistického centra (VLC) celostátního významu v okolí Brna je uloženo platnou politikou územního rozvoje. K tvrzení, že neexistuje odborný podklad pro umístění záměru v Seznamu podkladů Zadání ZÚR JMK, konstatujeme, že v době schválení Zadání ZÚR JMK (dne 28.02.2013) neexistoval žádný relevantní podklad pro situování veřejného logistického centra, proto není uveden v seznamu podkladů. Podklad byl pořízen Magistrátem města Brna v roce 2014, krajskému úřadu byl předán dne 05.01.2015. S ohledem na možnost připojení na dálniční, silniční, železniční a leteckou dopravu byla jako vhodná lokalita prověřována území u letiště Brno-Tuřany. Zpracovaná „Územní studie umístění veřejného logistického centra – lokalita u letiště Brno-Tuřany (2014)“ mimo jiné porovnávala lokalitu v Heršpicích s lokalitou u letiště Brno-Tuřany.

Z porovnání lokalit vyhodnoceného ve studii byla jednoznačně doporučena lokalita u letiště, která splňuje rozhodující kritéria výběru pro umístění VLC celostátního významu. Projektant po obdržení územní studie záměr zapracoval do návrhu ZÚR JMK. K zapracování záměru do návrhu ZÚR JMK a souladu tohoto kroku se zadáním uvádíme, že obsahem zadání ZÚR v souvislosti s vydanými ZÚR se již zabýval Nejvyšší správní soud v rozsudku č. 1 Ao 7/2011-526 ze dne 21. června 2012 v článku [252] cit.: „*Proces pořizování územně plánovací dokumentace je dynamický, obsah návrhu dokumentace se proměňuje v čase tak, jak tento proces prochází jednotlivými fázemi. Ze stavebního zákona nelze dovodit příkaz, aby návrh zásad územního rozvoje byl identický s obsahem schváleného zadání, nýbrž toliko pokyn, aby návrh ze schváleného zadání vycházel (§ 37 odst. 1, srov. rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 24. 11. 2010, č. j. 1 Ao 5/2010 – 169, publ. pod č. 2266/2011 Sb. NSS). Rovněž to neznamená, že by mělo kontinuálně s proměnou obsahu návrhu ZÚR docházet i k aktualizaci podkladových studií. Tyto podkladové studie nejsou součástí opatření obecné povahy, a tudíž nemusí reflektovat výsledný obsah zásad územního rozvoje, jsou pouze pomocnými dokumenty, které slouží k prověřování realizovatelnosti, limitů a smysluplnosti (účinnosti) jednotlivých záměrů.*“

Námitkou uváděný rozpor v potřebnosti odborného podkladu (kdy na požadavek přeražení záměru RDZ10 v připomínce č. 3 spolku Čisté Tuřany, z. s. z května 2015 bylo odpovězeno: „Požadavku zástupce veřejnosti na přeražení koridoru RDZ10 z územní rezervy do návrhu nemůže pořizovatel ZÚR JMK zatím vyhovět, neboť neexistuje odborný podklad“) se nejedná o rozporek, protože k vymezení plochy pro záměr VLC existuje výše uvedená územní studie jako odborný podklad, ze kterého projektant vycházel. Pro záměr RDZ10 takový odborný či koncepční podklad není, proto záměr jako návrhový koridor nemůže být v ZÚR JMK vymezen.

V následujícím odstavci námitka připouští, že došlo ke zpracování výše uvedené územní studie. Řešení zamítnutí požadavků zastupitelstva MČ a spolku Čisté Tuřany, aby mohly být přítomny na výrobních výborech konaných v rámci pořizování územní studie ze strany Odboru územního plánování a rozvoje MMB, není úkolem pro návrh ZÚR JMK. Pro pořizovatele ZÚR JMK a projektanta je důležitý závěr, že na stránkách Ústavu územního rozvoje je studie zaevidována ve smyslu § 30 odst. 4 stavebního zákona jako podklad prověřující možnosti využití území.

K situování záměru DG01 v blízkosti urbanizovaných území (MČ Brno-Slatina, MČ Brno-Tuřany, Šlapanice) uvádíme, že Nařízení č. 1315/2013 nestanoví zákaz umísťování infrastruktury transevropské dopravní sítě do hustě urbanizovaných území. V odst. 30 Preambule Nařízení č. 1315/2013 je výslovně uvedeno: „*Hlavní směry by v souladu s cíli Unie týkajícími se udržitelné městské mobility měly stanovit rozvoj globální sítě v městských uzlech, jelikož tyto uzly jsou výchozím bodem nebo místem konečného určení („poslední míli“) pro cestující a zboží pohybující se po transevropské dopravní síti a přestupními místy v rámci jednotlivých druhů dopravy nebo mezi nimi.*“ Uvedené ustanovení Preambule je konkretizováno v čl. 30 Nařízení č. 1315/2013, které mimo jiné obsahuje i následující úpravu: „*Cílem členských států při rozvoji globální sítě v městských uzlech je pokud možno zajistit: a) ...; b) ...; c) ...; d) bezproblémové propojení infrastruktury globální sítě s infrastrukturou pro regionální a místní dopravu a doručování zboží ve městech, včetně logistických konsolidačních a distribučních center; e) zmírňování vystavení městských oblastí nepříznivým účinkům tranzitní železniční a silniční dopravy, mimo jiné i prostřednictvím obchvatů městských oblastí; f) ...*“

Nařízení č. 1315/2013 tedy předpokládá, že městské oblasti nutně budou nepříznivými účinky tranzitní železniční a silniční dopravy zasaženy, a proto stanoví povinnost směřující k jejich zmírňování, nikoliv však k jejich úplné eliminaci, která není reálně dosažitelná. V odůvodnění ZÚR JMK, v kap. **G.4.1. Dopravní infrastruktura** (k bodům 155 – 156) je podrobně rozebrán systém nákladní dopravy obsluhující VLC (silniční i železniční), je rovněž odůvodněno, proč ZÚR JMK vymezují plochu pro veřejný terminál s vazbou na logistické centrum Brno v rozsahu obou reálných variant A a C prověřovaných územní studií.

Dle *Vyhodnocení vlivů ZÚR JMK na udržitelný rozvoj území* by mohl být záměr spojen s určitým nárůstem objemu automobilové dopravy vyvolaným na navazující komunikační síti a tím i se snížením pohody bydlení v zástavbě a nárůstem imisní zátěže podél těchto komunikací. Ke zmírnění těchto negativních vlivů záměru (i ve smyslu výše uvedených ustanovení Nařízení č. 1315/2013) proto ZÚR JMK stanovují u plochy VLC (**DG01**) podmínku přednostní realizace staveb dopravní infrastruktury **DS10** D1 Kývalka – Slatina, zkapacitnění dálnice, včetně přestavby mimoúrovňových křižovatek (MUK Černovická terasa) a **DS29** II/380 Tuřany, obchvat. Přednostní realizací těchto staveb (etapizací) bude zajištěno, že VLC bude přímo napojeno na nadřazenou síť komunikací vedenými mimo obytnou zástavbu, čímž bude zabezpečena minimalizace negativních vlivů dopravy na obyvatelstvo. Otázka přednostní realizace staveb je řešena v návrhu ZÚR JMK v kap. **L. Stanovení pořadí změn v území (etapizace)**. Text námitky požadující stanovení etapizace je tudíž splněn, etapizace je návrhem ZÚR JMK pro záměr DG01 stanovena.

K rozporu mezi záměry DG01 a RDZ04-B *Nová trať Brno, Slatinka – Brno, Brněnské Ivanovice; varianta ŽUB „Petrov“*; var. B uvádíme, že územní rezerva pro novou konvenční železniční trať je vymezena variantně z důvodu dosud nestabilizované koncepce přestavby železničního uzlu Brno a zároveň z nutnosti dostatečně kapacitně zaústit železniční tratě č. 300 a 340 (modernizovaná trať Brno – Přerov a trať Brno – Blažovice – Veselí nad Moravou) v případě koncepční varianty přestavby ŽUB „Petrov“. Návrh ZÚR JMK pro veřejné projednání nově vymezil variantu B vedenou v jižní poloze (oproti variantě A) v doteku s plochou pro umístění veřejného terminálu s vazbou na logistické centrum Brno (DG01) a v přímé návaznosti na terminál letiště Brno-Tuřany. Podkladem je aktuálně rozpracovaná dokumentace „Studie proveditelnosti železničního uzlu Brno“ (SUDOP Brno spol. s r. o., 2015; 3. dílčí plnění). Tato varianta (varianta B) vymezená v územní rezervě současně zajišťuje podmínky pro umístění přímého kolejového napojení osobní železniční dopravy na letištní terminál letiště Brno-Tuřany. V rámci prověření reálnosti vedení této varianty ve studii proveditelnosti bylo prokázáno, že je reálná možnost umístění záměru DG01 a železniční trati v různých výškových úrovních. Tato možnost je zohledněna v návrhu ZÚR JMK, v odůvodnění návrhu ZÚR JMK je uveden **předpoklad vedení tratě v tunelu**. S ohledem na skutečnost, že byla projekčně prověřena možnost takového vedení, nebudou podmínky pro vedení územní rezervy RDZ04-B měněny.

Požadavek podmínky *přednostní realizace záměrů veřejně prospěšných staveb dopravní infrastruktury RDZ04-A, RDZ04-B Nová trať Brno, Slatinka – Brno, Brněnské Ivanovice; varianta ŽUB „Petrov“* oproti realizaci záměru DG01 není možné splnit. Koridory RDZ04-A, RDZ04-B jsou koridory územních rezerv a nevymezují veřejně prospěšnou stavbu, jak je uvedeno v námitce. Územní rezerva slouží dle § 36 odst. 1 stavebního zákona pouze k prověření možnosti budoucího využití, tzn. že do prověření není jisté, zda záměr je reálný a zda bude situován do tohoto území. Pokud vezmeme na zřetel, že realizace záměru DG01 z hlediska železničního dopravního napojení (na stávající železnici do stanice Brno-Slatinka) je v současné době zabezpečena, není stanovení podmínky přednostní realizace dosud neproověřených variant konvenční železniční trati odůvodnitelné.

Námitka č. A.2, nesouhlasící se záměrem DL01 Modernizace letiště Brno-Tuřany a požadující jeho vyřazení z návrhu ZÚR JMK, **se vyhovuje** v části doplnění údajů o podkladu, ze kterého projektant vycházel, a v opravě (sjednocení údajů) potencionálního záboru ZPF; v části požadavku na vyřazení záměru DL01 Modernizace letiště Brno-Tuřany ze ZÚR JMK **se námitka zamítá**.

Námitka č. A.3, nesouhlasící se záměrem RDL01 Mezinárodní letiště Brno-Tuřany, rozvoj a požadující jeho vyřazení z návrhu ZÚR JMK, **se zamítá**.

Odůvodnění:

K nekonkrétnosti záměru konstatujeme, že ZÚR JMK ve smyslu § 36 odst. 1 stavebního zákona stanoví základní požadavky na účelné a hospodárné uspořádání území kraje, vymezí plochy a koridory nadmístního významu a stanoví požadavky na jejich využití. Dle § 36 odst. 3 stavebního zákona zásady územního rozvoje nesmí obsahovat podrobnosti náležejícím svým obsahem územnímu plánu, regulačnímu plánu nebo navazujícím rozhodnutím. Záměr DL01 má v návrhu stanoven rozsah, v grafické části jsou vymezeny dílčí plochy tvořící záměr, v odůvodnění je vyhodnocena koordinace využívání území. Do odůvodnění bude doplněno, z jakého podkladu se při vymezení vycházelo, a sice dle seznamu předaných podkladů (příloha Zadání) podklad k rozvoji letiště „US rozvojových zón Letiště Brno-Tuřany, Černovická terasa a Šlapanice (Kovoprojekta, 2006)“, Generelu dopravy Jihomoravského kraje, IKP, únor 2006 a strategických dokumentů kraje. Dle US je v záměru modernizace letiště zapracováno jako maximum řešení odpovídající 4,0 mil. odbavených cestujících a 50 000 tun zboží za rok. Předpokládaný rozvoj osobní letecké dopravy (záměr DL01 modernizace) neznámá pro řešení území žádné velké územní nároky, postačí jedna vzletová a přistávací dráha, dostavba letištních provozních zařízení se bude realizovat na stávajících pozemcích letiště. Navrhované plochy budou sloužit přímo provozu letiště pro dopravu osobní i nákladní, příp. pro související leteckou výrobu či opravy. Vysoké objemy osobní dopravy mohou vyvolat zvýšené nároky na obsluhu letiště, zejména požadavky na parkování. Pro výhledový provoz (záměr RDL01) se předpokládá prodloužení betonové vzletové a přistávací dráhy, výstavba nových pojezdových drah, modernizace, případně rozšíření odbavovacích prostor. Dopad na provoz může mít v budoucnu rozvoj nákladní letecké dopravy, který může generovat vznik skladových a dopravních areálů. K problematice lze závěrem konstatovat, že návrh vymezených ploch pro rozvoj koncepčně odpovídá US i požadavkům stanoveným v zadání ZÚR JMK. Uvádění dalších konkrétních údajů o záměru je v rozporu s legislativou, ZÚR nesmí obsahovat podrobnosti náležející územnímu plánu (vymezení případné dalšího dělení ploch či upřesňování podmínek využívání území v rámci ZÚR) nebo následným řízením (přímé určení využití pro jednotlivé objekty či plochy).

Koncepce letecké dopravy, včetně rozboru situace a potřeb dopravy je obsažena v Generelu dopravy

Jihomoravského kraje. Požadavky na rozvoj letecké dopravy pak nepřímo vyplývají i ze strategických dokumentů. Aktualizace strategické vize Strategie rozvoje Jihomoravského kraje 2020 (rok zpracování 2013) v části Strategická vize konstatuje: „Jihomoravský kraj postaví svou konkurenceschopnost na rozvoji a plném využití inovačních kapacit v podobě rozvinuté sítě pracovišť výzkumu a vývoje v tradičních i nově se vyvíjejících oborech s aplikačním napojením na podnikatelský sektor a na mezinárodním transferu informací a odborníků ve výzkumu a vývoji.“ Plnění takové vize rozvoje kraje zcela jistě vyžaduje odpovídající letecké spojení se světem. Vlastní řešení ZÚR JMK bylo zpracováno s využitím „US rozvojových zón Letiště Brno-Tuřany, Černovická terasa a Šlapanice“. Studie ve své grafické části vymezila návrhové a výhledové rozvojové plochy pro celé dotčené území, z tohoto vymezení pak vychází jak záměr DL01, tak i územní rezerva RDL01. V námitce popisovaný dokument „Koncepte letecké dopravy pro období 2015 – 2020“ je koncepční celostátní dokument, analyzující stav letecké dopravy a řešící v hrubých obrysech budoucí koncepci. Vlastní citovaný text nelze považovat za námitku, proto o něm není samostatně rozhodováno.

V části námítky nazvané vyhodnocení vlivů ZÚR JMK na životní prostředí a záměr DL01 se uvádí, že v textové části návrhu ZÚR JMK je uvedena plocha o velikosti 37,5 ha a ve vyhodnocení vlivů je posuzována plocha 34,85 ha. Dle projektanta se jedná o nedopatření (chybu v počtech), správná hodnota je 34,85 ha, údaje v jednotlivých částech ZÚR JMK budou dány do souladu.

U komentářů zabývajících se nekonkrétností záměru odkazujeme na první odstavec rozhodnutí o této námitce, kde je záměr popsán a vysvětlen.

V části vyhodnocení identifikovaných vlivů ZV opětovně upozorňuje na absenci koncepčního dokumentu, ze kterého záměr vychází. Jak je už uvedeno výše, jedná se o „US rozvojových zón Letiště Brno-Tuřany, Černovická terasa a Šlapanice“. Dále následuje pasáž, v níž ZV popisuje opatření navržená na základě vyhodnocení vlivů jako „opatření nereálná“. K této otázce je nutno konstatovat jednoznačný závěr – ZÚR JMK je koncepční dokument řešící využití území v měřítku 1 : 100000 a stanovující základní požadavky na uspořádání území kraje, nemůže tedy v lokalitě Šlapanice – Brno-Tuřany stanovovat konkrétní opatření ke zmírnění negativních vlivů; musí být opět stanovena obecná opatření, která budou zpřesněna v územních plánech a dalších navazujících dokumentacích. Tuto problematiku řeší Nejvyšší správní soud ve svém rozsudku č. j. 1 Ao 7/2011 – 526 ze dne 21.06.2012 (zrušení ZÚR JMK), kde v článku (73) uvádí: „Pokud jde o podrobnost provedení posouzení kumulativních a synergických vlivů, odpůrce se brání odkazem na článek 5 odst. 2 směrnice SEA: zpráva o vlivech na životní prostředí vypracovaná podle odstavce 1 obsahuje informace, které lze rozumně vyžadovat, s přihlédnutím ke stávajícím znalostem a metodám posuzování, obsahu a úrovni podrobnosti plánu nebo programu, jeho fázi v procesu rozhodování a k rozsahu, ve kterém lze některé aspekty vhodněji posuzovat na různých úrovních, aby se zabránilo opakovanému posuzování. Odpůrce také poukazyval na to, že ve fázi pořizování ZÚR není možné na základě dostupných podkladů přesně změřit a kvantifikovat souhrnnou zátěž v oblastech kumulace více záměrů. Nejvyšší správní soud požadavek přiměřenosti obsažený ve směrnici a též dovozený výše zmiňovanou judikaturou zdejšího soudu nijak nezpochybuje. Jestliže však mají být zásady územního rozvoje koncepčním dokumentem, kterému nadto stavební zákon přiřkl punc závaznosti pro územně plánovací dokumentaci nižšího stupně, musí tomu odpovídat i jeho obsah. Aby zásady územního rozvoje mohly plnit svoji regulační funkci, musí být postaveny na dostatečných zjištěních a musí být v určité míře konkrétní.“ V článku (175) téhož rozsudku problematiku upřesňuje: „...Soud si je vědom toho, že toto hodnocení by bylo možno učinit pouze v rovině kvalifikovaného odhadu, nikoliv s přesností vlastní exaktním vědám.“

V námitce zmiňované jednání o konkrétních problémech s ředitelem letiště nejsou součástí pořizování ZÚR JMK.

Ke shrnutí kumulativních a synergických vlivů a ke konstatování, že obce dále nezvládnou nápor záměrů vyvolávajících hluk a emise, je třeba uvést, že Vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území sice vyhodnotilo negativní vlivy, ale rovněž navrhlo opatření k vyloučení, snížení, zmírnění nebo kompenzaci negativních vlivů. V celkovém vyhodnocení všech záměrů dotýkajících se dané lokality je uvedeno, že *využití ploch je možné za předpokladu uplatnění navržených opatření SEA*. Pokud se týká uváděné hlukové zátěže, jsou rovněž vyhodnoceny negativní vlivy na lidské zdraví se závěrem, že při uplatnění navržených opatření je využití ploch možné. Vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území odpovídá míře podrobnosti odpovídající ZÚR.

Pokud se týká rozporu záměru se Šlapanicko-slavkovským krajinným typem, DL01 je skutečně situován do krajinného typu č. 15 Šlapanicko-slavkovský, avšak do jeho okrajové západní části a přímo navazuje na stávající areál letiště; neleží ve volné krajině. Současně leží mimo krajinnou památkovou zónu Bojiště bitvy u Slavkova. V měřítku ZÚR nebyl ve vztahu ke krajině identifikován negativní vliv. Jde o území významně antropogenně

ovlivněné a intenzivně využívané. S výjimkou území s výskytem archeologických nálezů nebyly u DL01 zjištěny žádné střety se sledovanými jevy v rámci vyhodnocení vlivů na krajinu a památky, posouzení vlivů záměru na krajinný ráz lze smysluplně provést až v rámci následných řízení, kdy je známa povaha umísťovaného záměru.

K záboru ZPF konstatujeme, že zábor je ve Vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území hodnocen negativně, nicméně jedná se o zábor půdy v okrajových částech „honů“ orné půdy, vždy v návaznosti na zastavěná území; nedochází tím k narušování systému obhospodařování půdy. Dotčený orgán hájící zájmy ZPF – Ministerstvo životního prostředí – ve svém stanovisku v rámci společného jednání o návrhu ZÚR JMK neměl k odhadu záboru ZPF pro daný záměr připomínky.

K položené otázce, zda prostory v okolí letiště nejsou dostačující pro modernizaci a rozvoj letiště, lze odpověď najít v „US rozvojových zón Letiště Brno-Tuřany, Černovická terasa a Šlapanice“ a rovněž v zadání ZÚR JMK. Požadavek na 4,0 mil. odbavených cestujících a 50 000 tun zboží za rok lze splnit dle US vymezením nových odpovídajících ploch, a to v první etapě pro „modernizaci“ letiště a v budoucnu pro prověření případného rozvoje letiště v „rezervních plochách“.

K bodu A.2.1, k požadavku na vysvětlení pojmu modernizace letiště a rozvoj letiště se odkazujeme na první odstavec rozhodnutí o této námitce, kde je záměr vysvětlen a definován v míře odpovídající ZÚR.

K bodu A.2.2, k námitce na vyhodnocení vlivů na životní prostředí pro nekonkrétnost záměru opětovně odkazujeme na první odstavec rozhodnutí o této námitce, kde je záměr vysvětlen a definován v míře odpovídající ZÚR, a dále uvedené komentáře k vyhodnocení vlivů záměru na životní prostředí.

K bodu požadavku na podmínku přednostní realizace záměrů DS29 (obchvat Tuřan) a DS10 (zkapacitnění D1) před záměry DL01 a RDL01 uvádíme, že z Vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území, které všechny záměry jmenované záměry posoudilo, včetně vytvoření návrhu opatření k vyloučení, snížení, zmírnění nebo kompenzaci negativních vlivů, nevyplynula nutnost zavádět takovou přednostní realizaci záměrů (etapizaci). Z vyhodnocení vlivů vyplývá, že za předpokladu uplatnění navržených opatření SEA je možné záměry realizovat.

K absenci studie popisující rozvoj letiště konstatujeme, že rozvoj letiště včetně možností rozvoje souvisejících ploch řeší „US rozvojových zón Letiště Brno-Tuřany, Černovická terasa a Šlapanice“. Jedná se urbanistickou studii zaevidovanou na stránkách Ústavu územního rozvoje ve smyslu § 30 odst. 4 stavebního zákona jako podklad pro prověřující možnosti využití území. Z této studie vychází řešený rozvoj letiště Brno-Tuřany. Skutečnost, že se město Šlapanice a městská část Brno-Tuřany staví k navrhovanému výstavbě ploch pro průmysl negativně, neznamená, že urbanistická studie netvoří podklad pro rozvoj v území. Urbanistická studie je dokladem o tom, že záměry v území byly odborně prověřeny.

Pokud se jedná o rozpor v potřebnosti odborného podkladu, předcházející text ukazuje, že pro vymezení plochy pro modernizaci odborný podklad existuje; pro záměr RDZ10 (viz námitka č. A.8) odborný či koncepční podklad není k dispozici, proto nemůže být záměr vymezený jako návrh.

K části absence vyhodnocení negativního vlivu na konkurenceschopnost dalších letišť uvádíme, že text uvedený v námitce je výsek z analýzy Koncepce letecké dopravy pro období 2015 – 2020. Analýza se vztahuje na celé území ČR a obecně vyhodnocuje podmínky v letecké dopravě v době svého vzniku. ZÚR jako základní koncepční dokument pro rozvoj kraje obsahuje jako jednu z priorit územního plánování „vytvářet podmínky pro zajištění kvalitní dopravní infrastruktury pro propojení Jihomoravského kraje s okolními kraji, státy a dalšími evropskými regiony“. Pro naplnění této priority je v zadání ZÚR stanoven úkol „prověřit rozvoj letiště pro kapacitu 4 miliony přepravených cestujících/rok a případně vymezit rozvojové plochy“, a to na základě „US rozvojových zón Letiště Brno-Tuřany, Černovická terasa a Šlapanice“ (uvedené v příloze č. 1 zadání – seznam podkladů). Návrh ZÚR JMK dle požadavků zadání a v souladu s platnou legislativou vymezil a vyhodnotil plochy a stanovil požadavky na jejich využití; dle platné legislativy není vyhodnocení ekonomické opodstatněnosti konkrétních záměrů úkolem ZÚR.

V plnění toho úkolu nevidí pořizovatel rozpor s prioritami územního plánování uvedenými v článku (27) Politiky územního rozvoje ČR, ve znění Aktualizace č. 1.

K závěrečnému shrnutí konstatujeme, že vymezením plochy DL01 nedojde dle vyhodnocení vlivů k zásadním negativním změnám v území. Vymezený záměr DL01 (modernizace veřejného mezinárodního letiště Brno-Tuřany) není jednorázovou stavbou. Jedná se o souvislý proces zabezpečující modernizaci provozu letiště a jeho zázemí na vymezených plochách. Z hlediska etapizace nelze tudíž přesně určit, jaký okamžik je možno považovat za „zahájení realizace záměru DL01“ (ke kterému má být dle požadavku ZV vztažena podmínka přednostní realizace silničních staveb DS29 a DS10). Stanovení takové etapizace by mohlo být

kontraproduktivní; při oddalování výstavby silničních staveb by mohlo dojít k situaci, že nelze „modernizovat“ provoz letiště. Dopad zastarávajícího provozu by nešlo omezit, protože by to etapizace neumožňovala. I z toho důvodu nelze požadovanou etapizace akceptovat.

Námítka č. 4, požadující Do kapitoly K textové části Odůvodnění ZÚR JMK uvést celkovou výměru brownfieldů v rámci Jihomoravského kraje tak, aby bylo možné adekvátně vyhodnotit, zda dochází k naplnění principů územního plánování (15), **se zamítá.**

Odůvodnění:

Jedná se o názor podatele.

K principům územního plánování, neboli k prioritám územního plánování Jihomoravského kraje stanoveným v kapitole A. textové části návrhu ZÚR JMK pořizovatel považuje za důvodné objasnit následující:

Zajištění udržitelného rozvoje území je jedním ze základních cílů územně plánovací činnosti. Z hlediska republikových priorit vychází ZÚR JMK z „Politiky územního rozvoje České republiky, ve znění Aktualizace č.1“ (dále Aktualizace č.1 PÚR ČR), která v kapitole 2 stanovuje republikové priority v mezinárodních, přeshraničních a republikových souvislostech, které určují požadavky na konkretizaci stavebním zákonem obecně formulovaných cílů a úkolů územního plánování. Republikové priority (dále Priority PÚR) podle článku (11) Aktualizace č.1 PÚR ČR určují strategii a základní podmínky pro jejich naplňování v územně plánovací činnosti krajů a obcí.

ZÚR JMK stanovují pro územně plánovací činnost kraje a obcí a pro rozhodování v území priority územního plánování Jihomoravského kraje (dále „Priority JMK“), které konkretizují cíle a úkoly územního plánování pro zajištění udržitelného rozvoje území Jihomoravského kraje a zohledňují republikové priority obsažené v politice územního rozvoje. Závaznost politiky územního rozvoje pro pořízení zásad územního rozvoje je přímo stanovena stavebním zákonem (§ 31 odst. 4).

Priority JMK jsou prioritními cíli územního plánování Jihomoravského kraje pro dosažení vyváženého vztahu územních podmínek pro příznivé životní prostředí, pro hospodářský rozvoj a pro soudržnost společenství obyvatel. Cíle stanovené v Prioritách JMK usměrňují další územně plánovací činnosti obcí v konkrétních územních podmínkách Jihomoravského kraje, které jsou dále zpřesňovány ve věcně příslušných požadavcích na uspořádání a využití území a v úkolech pro územní plánování nebo v jiných speciálních ustanoveních ZÚR JMK. Priority JMK svou podrobností odpovídají požadavkům a jevům, které lze v ZÚR JMK řešit popř. ovlivnit.

Priorita PÚR (19) směřuje primárně k polyfunkčnímu využívání opuštěných areálů a ploch (Tzv. brownfields), hospodárnému využívání zastavěného území a zajištění ochrany nezastavěného území, které se řeší podle stavebního zákona v územním plánu, tj. na úrovni obcí. Z tohoto důvodu byla v míře podrobnosti příslušející podle stavebního zákona ZÚR a s ohledem na podmínky rozvoje udržitelného území Jihomoravského kraje implementována do Priority JMK (16). Konkrétně problematika brownfields do bodu (16) písm. b), citují: „*Dbát zvláště na vytváření územních podmínek pro přednostní využití ploch a objektů vhodných k podnikání v zastavěném území s cílem podpořit rekonstrukce a přestavby nevyužívaných objektů a areálů před výstavbou ve volné krajině.*“

Priority ZÚR jsou obecně platnými principy/cíli územního plánování Jihomoravského kraje. Spolu s konkrétními zásadami stanovenými formou požadavků na uspořádání území a úkolů pro územní plánování u jednotlivých záměrů tvoří krajské zásady. Obecné principy/priority nemají, a ani mít nemohou, územní průmět. To je zásadní důvod, proč předmětem kvalifikovaného odhadu záborů půdního fondu (jehož součástí je odhad záboru ZPF) je vyhodnocení předpokládaných důsledků navrhovaného řešení ZÚR JMK na zemědělský půdní fond podle zákona č. 334/1992 Sb., ve znění pozdějších předpisů jsou plochy a koridory záměrů obsažených v ZÚR JMK. Podrobně jsou výchozí podmínky a metodika vyhodnocení záborů ZPF a PUPFL popsány v kapitole K1 textové části Odůvodnění ZÚR JMK na str. 289 – 391

Námítka č. A.5, nesouhlasící se záměrem RDS32 Tuřany – Kobylnice, prodloužení II/152 (dříve nazývána Jihovýchodní tangentou, JVT Tuřany – Kobylnice) a požadující jeho vyřazení ze ZÚR JMK, **se zamítá.**

Odůvodnění:

Návrh koridoru územní rezervy pro záměr Tuřany – Kobylnice, prodloužení II/152 (RDS32) vychází z „Vyhledávací studie trasy nové krajské silnice Modřice – Šlapanice – Tvarožná, Dopravoprojekt Brno, 2013“. Územní rezerva RDS32 navazuje na návrhový koridor záměru DS24 Obchvat Chrlíc, prodloužení II/152; začíná v navrhované MÚK se silnicí II/380 jižně od Tuřan a končí na silnici II/417 u Kobylnic s návazností na územní

rezervu obchvatu Šlapanic. Územní rezerva RDS32 ve směru dálnice D2 (tedy ve směru od komerčních zón situovaných jižně od Brna a v Modřicích) umožní dále prověřovat dopravní obsluhu města Šlapanice a dopravní obsluhu území východně od Šlapanic. Případnou realizaci záměru by došlo k chybějícímu silničnímu propojení v území a napojení Šlapanic a území jižně a východně od nich na nadřazenou silniční síť. Prověřená trasa územní rezervy také může sloužit jako základ pro jednu z možností propojení města Šlapanice s Brnem; prověření možností propojení je jeden z úkolů pro „Územní studii nadřazené dálniční a silniční sítě v jádrovém území OB3 metropolitní rozvojové oblasti Brno“ (úkol – *prověřit napojení města Šlapanice na dálnici D1 a propojení města Šlapanice s městem Brnem*). Z těchto důvodů bude v ZÚR JMK ponechán koridor územní rezervy, který slouží jako ochrana území před tím, aby zde byly realizovány záměry znemožňující či ztěžující případné budoucí využití pro silnici.

V námitce je uvedeno, že v návrhu ZÚR JMK u záměru RDS32 stále přetrvává argumentace, že silnice bude sloužit k napojení rozvojových ploch pro výrobu ve Šlapanicích. Toto tvrzení se nezakládá na pravdě, v odůvodnění ZÚR JMK je uvedeno, že záměr RDS32 *ve směru od JZT, D52/JT a dálnice D2 umožňuje zpřístupnění a obsluhu rozvojových ploch města Šlapanice*. V odůvodnění ZÚR JMK se obecně hovoří o napojení rozvojových ploch města, ne o plochách pro průmysl a výrobu. Dle platného územního plánu sídelního útvaru Šlapanice jsou v jižní části města vymezeny poměrně rozsáhlé plochy bydlení v RD, plochy smíšené výroby a služeb, plochy smíšené obchodu a služeb i plochy pro sport a rekreaci. Město Šlapanice má vymezeny rozvojové plochy, které je potřeba dopravně obsloužit. Návrh nového územního plánu Šlapanic, který by v této oblasti žádné plochy nevymezoval, nemá pořizovatel ZÚR JMK k dispozici.

V námitce se dále uvádí argumentace, např. „... o napojení průmyslových center Šlapanicka ...“ (s. 162 Kapitoly G textové části odůvodnění), nebo „Naopak je sledována taková strategie, aby rozvojové aktivity v tomto prostoru byly co nejvíce zpřístupněny od dálnice D1 a dále nezatěžovaly v podélné ose území mezi dálnicemi D1 a D2“ (s. 236 Kapitoly G textové části odůvodnění). Dle citovaného textu nelze dovodit, zda se jedná o stávající či navrhovaná průmyslová centra nebo stávající či navrhované rozvojové aktivity. Vzhledem k obecnosti uvedeného textu a skutečnosti, že Šlapanice dle kapitoly B.5. Centra osídlení návrhu ZÚR JMK jsou mikroregionálním centrem, není nutná požadovaná úprava textu ani vypuštění územní rezervy RDS32 ze ZÚR JMK. Jedním z požadavků na uspořádání a využití území u vymezených center je úkol *vytvářet podmínky pro zajištění dostupnosti center*; vymezení územní rezervy tento úkol zabezpečuje.

Pokud se týká namítaného záboru ZPF, ochrany přírody a fragmentace krajiny, u záměru RDS32 je vymezena územní rezerva, u které se ve smyslu § 36 odst. 1 stavebního zákona neposuzují vlivy na životní prostředí. V části Vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území jsou pouze uvedeny vlivy, kterým je při dalším prověřování možnosti využití vymezeného koridoru pro územní rezervu nutné věnovat pozornost, tyto informace jsou promítnuty zpětně do návrhu ZÚR JMK, kde je v úkolech pro územní plánování stanoveno, že v ÚPD dotčených obcí je nutno vymezit územní rezervy pro přestavbu silnic II. a III. třídy a stanovit podmínky pro jejich využití.

Pokud se týká krajinného rázu v prostoru Slavkovského bojiště, je nutno konstatovat, že koridor územní rezervy končí na hranici krajinné památkové zóny Bojiště bitý u Slavkova, námitka nevhodnosti záměru z hlediska krajinného rázu památkové zóny je bezpředmětná.

Námitka č. A.6, požadující upravení vymezení záměru DS24 Obchvat Chrlic, prodloužení II/152 (dříve „Jihovýchodní tangenta“) tak, aby bylo umožněno využití stávající komunikace (Davidkova – Roviny), **se vyhovuje** v části koordinace koridoru pro záměr DS24 s cyklistickou dopravou, v části požadavku na upravení trasy záměru a v části konstatující nedostatečné vyhodnocení vlivů záměru DS24 **se námitka zamítá**

Odůvodnění:

Koridor záměru DS24 Obchvat Chrlic, prodloužení II/152 vymezený v návrhu ZÚR JMK vychází z „Vyhledávací studie trasy nové krajské silnice Modřice – Šlapanice – Tvarožná, Dopravoprojekt Brno, 2013“. Koridor neurčuje přesnou trasu ani nevylučuje využití stávajících komunikací. V úseku od křížení koridoru se stávající silnicí Chrlice – Rebešovice téměř až po křížení koridoru se stávající silnicí II/380 je koridor DS24 vymezen podél stávající komunikace; při realizaci záměru, v rámci etapizace, bude jistě zájem na maximálním využití stávajících tras.

Pokud se týká namítaného záboru ZPF a dotčení Dvorského potoka (jako VKP ze zákona), v části Vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území, v příloze 2 *Hodnocení záměrů* je pro záměr DS24 vyhodnocen zanedbatelný či potenciálně mírně negativní vliv na ZPF a na povrchové vody. Není tedy pravdou, že záměr není hodnocen. Tato skutečnost má pak odraz v návrhu ZÚR JMK, kde pro záměr DS24 je mezi požadavky na uspořádání a využití území stanoveno *minimalizovat negativní vlivy na životní prostředí*. Namítané skutečnosti jsou v návrhu

ZÚR JMK zohledněny.

Pokud se týká uváděného rozporu záměru s cyklistickou dopravou, kdy část záměru DS24 se překrývá se záměrem odbočky z Cyklostezky Brno – Vídeň (bod 170 návrhu ZÚR JMK), pro napojení MČ Brno-Chrlice, MČ Brno-Tuřany a Šlapanice, konstatujeme, že ZÚR JMK navrhuje dálkové cyklistické koridory EuroVelo, mezinárodní a krajské cyklistické koridory formou územní identifikace podle obcí; vedení vycházejí ze zpracované dokumentace „Program rozvoje sítě cyklistických komunikací s minimálním kontaktem s motorovou dopravou v Jihomoravském kraji“ (CDV, 2007). Vzhledem k měřítku ZÚR JMK 1 : 100000 jsou koridory obsaženy pouze v textové části. Řešit tedy střet záměru v grafické části ZÚR JMK není možné; vymezení obou záměrů je nutno koordinovat v následné územně plánovací činnosti. Do úkolů pro územní plánování u záměru DS24 (bod 120 návrhu ZÚR JMK) bude doplněn text *zpřesnit a vymezit koridor ... s ohledem na zajištění průchodu cyklistické dopravy*.

Ke konstatování, že obchvat Chrlic v “omezené” podobě funguje, je nutno uvést, že kdyby tak skutečně bylo, projektant by v rámci „Vyhledávací studie trasy nové krajské silnice Modřice – Šlapanice – Tvarožná“ nevytvořil koridor pro optimalizované řešení. Koridor navržený v ZÚR JMK odráží cílový stav v území, v rámci realizace jednotlivých etap je možné trasy zpřesňovat či dle změněných podmínek v území aktualizovat vymezený koridor.

Námítka č. A.7, nesouhlasící s ukončením záměru DS14 D52/JT Rajhrad – Chrlice II (D2), tzv. Jižní tangenty, novým dálničním sjezdem jihozápadně od Chrlic a požadující ukončení záměru DS14 na stávajícím sjezdu z dálnice D2 u Olympie, **se zamítá**.

Odůvodnění:

V návrhu ZÚR JMK je vymezen **koridor pro kapacitní silnici DS14 D52/JT Rajhrad – Chrlice II (D2)** v proměnlivé šířce 700 – 550 m.

Koncepce navrhovaná v ZÚR JMK a potvrzená MD řeší zajištění potřebných parametrů a odstranění úzkých hrdel stávající silnice I/52 v prostoru Brna návrhem kapacitní silnice (D52/JT) navazující na již realizovaný úsek D52 Pohořelice – Rajhrad a vedené ve stopě jižní tangenty s napojením na dálnici D2 v MÚK Chrlice II. Tato koncepce nahrazuje záměr MD, který předpokládal návaznost D52 na dálnici D1.

Koridor vychází z výsledků technické studie „R52 – jižní tangenta v úseku R52 Rajhrad – D2 Chrlice II“, kterou pořídilo MD (PK Ossendorf, s. r. o., 04/2015) jako podklad pro ZÚR JMK. Technická studie prověřila a navrhla dvě varianty možného vedení a řešení D52/JT včetně variant napojení jihozápadní tangenty na obě varianty D52/JT.

Na základě výsledků technické studie a závěrečného doporučení je zapracována do ZÚR JMK jako výsledná varianta B s vymezením koridoru proměnlivé šíře 700 – 550 m. Ten poskytuje dostatečný prostor pro optimalizaci trasy v podrobnější dokumentaci s návazností na dálnici D2 (MÚK Chrlice II). Toto řešení vyvolává současně potřebu zkapacitnění dálnice D2 Chrlice II – MÚK Brno-jih, novou MÚK Chrlice II, přestavbu MÚK Chrlice (kolektorová křižovatka MÚK Chrlice II + MÚK Chrlice) a přestavbu MÚK Brno-jih na dálnici D1. Pro tyto záměry ZÚR JMK vymezují samostatné plochy a koridory.

Z výsledků studie je zřejmé, že tzv. jižní tangentu nelze technicky napojit v prostoru MÚK Chrlice, proto je navrženo řešení obsažené v ZÚR JMK. S tím také souvisí skutečnost uvedená v předchozím bodě – koridor DS24 navržený v ZÚR JMK odráží cílový stav v území z dnešního pohledu a zároveň respektuje vazby na další navrhovanou infrastrukturu – napojení na DS14 v prostoru MÚK Chrlice II. Pro dodržení této koncepce je nutné zachovat koridory DS14 a DS24 v navržené podobě.

Námítka č. A.8, požadující přeřazení záměru RDZ10 Trať č. 300, optimalizace a zkapacitnění v úseku Chrlice – Sokolnice“ z územních rezerv do návrhu, **se zamítá**.

Odůvodnění:

Návrh ZÚR JMK vymezuje koridor územní rezervy pro konvenční celostátní železniční trať **RDZ10** Trať č. 300, optimalizace a zkapacitnění v úseku Chrlice – Sokolnice, jehož potřebu a plošné nároky je nutno teprve prověřit.

Požadavku ZV na přeřazení koridoru RDZ10 z územní rezervy do návrhu nemůže pořizovatel ZÚR JMK zatím vyhovět, neboť neexistuje odborný či koncepční podklad, na základě něhož lze předmětný záměr uvádět jako návrh.

V současné době firma SUDOP BRNO, spol. s r. o., zpracovává dokumentaci „Studie proveditelnosti trati Veselí nad Moravou – Blažovice (– Brno)“, která prověří též potřebu optimalizace a zkapacitnění trati č. 300; studie prozatím není dokončená. Dle závěrů studie proveditelnosti bude vybrána optimální varianta pro realizaci trati Veselí nad Moravou – Blažovice (– Brno). Teprve po výběru varianty může být do ZÚR JMK zpracován návrhový koridor vybraného řešení.

Vzhledem ke skutečnosti, že dokumentace „Studie proveditelnosti trati Veselí nad Moravou – Blažovice (– Brno)“ prozatím nebyla dokončena a nebyla tudíž vybrána optimální varianta vedení trati, bude pro schválení v návrhu ZÚR JMK ponechána pro optimalizaci trati pouze územní rezervy. Studie proveditelnosti prověřuje možnost zdvojkolejnění trati v širších souvislostech, včetně posuzování efektivnosti řešení.

Obdobná situace nastává i u záměru tzv. Křenovické spojky, kdy budou pro schválení v návrhu ZÚR JMK ponechány také územní rezervy.

Námítka č. A.9, požadující stanovení podrobné územní studie pro území pro území MČ Brno-Chrlice, MČ Brno-Tuřany, MČ Brno-Slatina a města Šlapanice do úkolů ZÚR JMK, **se zamítá**

Odůvodnění:

V rámci vyhodnocení vlivů ZÚR JMK na životní prostředí (dokumentace SEA) byly záměry navrhované v dotčeném prostoru (DL01 modernizace letiště Brno – Tuřany, DG01 veřejný terminál s vazbou na logistické centrum Brno, DS10 zkapacitnění D1 Kývalka – Slatina, DS29 Tuřany obchvat) vyhodnoceny se závěrem, že využití ploch je možné za předpokladu uplatnění navržených opatření SEA. Součástí hodnocení byly i kumulativní a synergetické vlivy.

K požadavku na prověření předmětného území v podrobnější územní studii uvádíme, že v návrhu ZÚR JMK je uloženo zpracování územní studie „Územní studie nadřazené dálniční a silniční síti

v jádrovém území OB3 metropolitní rozvojové oblasti Brno“. Prioritní záměry pro podrobné posouzení a doporučení výsledného řešení představují 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**.

Úkolem územní studie je:

- o Prověřit polohy mimoúrovňových křižovatek na dálnici D1 v souvislosti s jejím zkapacitněním a přestavbou v úseku Brno-Slatina – Holubice s ohledem na potřebné návaznosti na komunikační síť nižšího významu, komunikační napojení a obsluhu sídel, včetně rozvojových území jižně od dálnice D1.
- o Prověřit napojení města Šlapanice na dálnici D1 a propojení města Šlapanice s městem Brnem, s prověřením západního obchvatu města Šlapanice s vazbou na obchvat městské části Brno-Slatina.

Z výše uvedeného je zřejmé, že součástí územní studie bude i prověření dotčeného území Šlapanic. Na podkladě zpracované územní studie bude pořízena aktualizace ZÚR.

V souladu s § 18 odst. 1 je cílem územního plánování vytvářet předpoklady pro výstavbu a pro udržitelný rozvoj území. Požadavek na **detailní specifikaci podmínek umístění jednotlivých staveb** je svou podrobností věcí následných řízení navazujících na vydané ZÚR, případně na řešení ÚP.

Námítka č. A.10, požadující, aby ZÚR JMK stanovily podmínky pro rozvoj obcí v metropolitní rozvojové oblasti Brno s cílem omezit neřízenou rezidenční i komerční suburbanizace, **se zamítá**

Odůvodnění:

Požadavek na stanovení podmínek rozvoje obcí s cílem omezit suburbanizaci v zázemí Brna je řešen v podrobnostech příslušejících řešení ZÚR v části stanovení priorit územního plánování Jihomoravského kraje, priority (4), (5) a (8) návrhu ZÚR JMK.

Zásady územního rozvoje se zabývají utvářením osídlení: vymezováním rozvojových a specifických oblastí, rozvojových os a center osídlení. ZÚR zajišťují rovněž podmínky pro obsluhu území nadmístní dopravní a technickou infrastrukturou vymezováním koridorů pro budoucí umístění dopravních a technických staveb. Vymezování zastavitelných ploch pro bydlení i další funkce je úkolem územních plánů a je v samosprávné kompetenci jednotlivých obcí. Územní plány jsou závazné pro rozhodování stavebních úřadů a v případě, že obec nemá platný územní plán, nemůže realizovat územní rozvoj vně svého zastavěného území. Procesu tvorby

územního plánu, jakožto základního nástroje využití a uspořádání území, se účastní místní samospráva, státní správa (orgány územního plánování, dotčené orgány), veřejnost, vlastníci nemovitostí a autorizovaný projektant. Hlavním cílem územního plánování je udržitelný rozvoj území, který prolíná celým stavebním zákonem. Všichni aktéři územního plánování mají povinnost vytvářet územní podmínky pro udržitelný rozvoj. Prostřednictvím územního plánování lze ovlivňovat formu, kterou se suburbanizace realizuje.

Suburbanizaci v zázemí Brna způsobují zejména obyvatelé Brna stěhující se do okolních obcí, přičemž ovšem spádují do metropole za prací a vybaveností. Až se stane Brno atraktivnější pro bydlení, nastane proces reurbanizace – návrat obyvatel do velkoměsta. V praxi se ukazuje, že se nadměrný rozvoj některých obcí v zázemí velkoměst koriguje po čase „spontánně“ – volbou obecního zastupitelstva, jehož programem je omezení dalšího plošného rozvoje obce.

Dodáváme, že ke každému návrhu územního plánu nebo jeho změny ve smyslu § 50 odst. 7 stavebního zákona vydává stanovisko krajský úřad, a to z hlediska zajištění koordinace využívání území s ohledem na širší územní vztahy a z hlediska souladu s politikou územního rozvoje a s územně plánovací dokumentací vydanou krajem. Dle ust. § 43 odst. 1 stavebního zákona záležitosti nadmístního významu, které nejsou řešeny v ZÚR, mohou být součástí územního plánu, pokud to krajský úřad ve stanovisku vydaném podle § 50 odst. 7 nevyloučí. Z těchto ustanovení vyplývá, že krajský úřad jako nadřízený orgán všechny záležitosti dotýkající se sousedních obcí vyhodnocuje a vždy požaduje, aby byl doložen doklad záměru na územní sousední obce. Tím je z velké části zabezpečeno, že jsou v územních plánech ošetřeny i záměry, které by mohly mít dopad do širšího území.

Námítka č. A.11, Nesouhlasíme se záměrem LAPVR01 lokalita Čučice, tj. plochy morfologicky, geologicky a hydrogeologicky vhodné pro kumulaci povrchových vod – lokalita Oslavka. Požadujeme do vyhodnocení vlivů – upozornění SEA zahrnout také minimalizaci vlivu na duchovní potenciál lokality (genius loci), **se zamítá.**

Odůvodnění:

K tvrzení „je naprostou utopií vyčlenit v rámci ČR v řádech desítky prostorů, kde se vytvoří hráze a zaplaví údolí (dříve v řádu stovek záměrů (cca 206)“, dále pak k názorům podatele jakou cestou se má ubírat stát namísto „zátopy velmi cenných území – co do fauny, flóry, ale i jedinečného horninového prostředí“ pořizovatel uvádí následující:

Zásady územního rozvoje Jihomoravského kraje (ZÚR JMK) vymezují na řece Oslavě lokalitu Čučice pro akumulaci povrchových vod v kategorii územní rezervy (ozn. LAPVR01), která neumožňuje realizaci vodního díla.

Smyslem územní rezervy dle § 36 odst. 1 stavebního zákona je chránit vymezené území tak, aby dosavadní využití nebylo měněno způsobem, který by znemožnil nebo podstatně ztížil prověřované budoucí využití. Územní rezerva jako taková fakticky tudíž realizaci záměru neumožňuje, nýbrž chrání předmětné území na základě principu předběžné opatrnosti do doby, než bude možné na základě prověření o záměru rozhodnout. V území je i nadále možno činit změny, ovšem s výjimkou těch, které by znemožnily či podstatně ztížily budoucí využití území způsobem, pro nějž má být území prověřeno. Vymezení územní rezervy v ZÚR JMK situaci v území (tj. dosavadní využívání území) nijak nemění a v podstatě potvrzuje stávající využití území.

Plochy územních rezerv jsou v ZÚR JMK navrženy z důvodů územní ochrany lokalit pro akumulaci povrchových vod (dále také „LAPV“) pro případné řešení dopadů klimatické změny, především pro snížení nepříznivých účinků povodní a sucha, v dlouhodobém horizontu (v příštích padesáti až sto letech). V návrhu ZÚR JMK jsou LAPV vymezeny v souladu s článkem (167) politiky územního rozvoje (PÚR), který krajům ukládá úkol územně chránit plochy pro LAPV na základě Generelu území chráněných pro akumulaci povrchových vod a základních zásad využití území (dále také „Generel LAPV“). Závaznost PÚR pro pořízení zásad územního rozvoje je přímo stanovena stavebním zákonem (§ 31 odst. 4).

Zajištění zdrojů vody pro obyvatelstvo je veřejným zájmem, který hájí MZe a MŽP prostřednictvím uplatňování Generelu LAPV. Generel LAPV byl pořízen dle § 28a zákona č. 254/2001 Sb., o vodách a o změně některých zákonů (vodní zákon), ve znění pozdějších předpisů (dále také vodní zákon). Cílem Generelu LAPV je dlouhodobá ochrana těchto území pro případné řešení dopadů klimatických změn především pro snížení nepříznivých účinků povodní a sucha, v dlouhodobém horizontu (v příštích padesáti až sto letech).

Hlavními důvody pro hájení území výhledových lokalit jsou:

- a) Česká republika leží na rozhraní jednoho z hlavních evropských rozvodí a je závislá na vodě z atmosférických srážek, kterou je nutné zadržet a která rovněž dotuje podzemní vody

- b) voda je základní a strategickou surovinou podmiňující udržení dosažené úrovně lidské společnosti
- c) předpovědní modely předpokládají, že se postupně vyskytne změna klimatu s předpokládaným nepříznivým vlivem na vodní zdroje
- d) vodní nádrž nelze realizovat kdekoli – stěžejní jsou morfologické, hydrologické a geologické podmínky ve vytipovaném území
- e) vymezené území nesmí být zatíženo negativními vlivy (znečištěním, významnou veřejnou infrastrukturou, kompaktní zástavbou apod.)
- f) navržené lokality vhodné pro výstavbu vodních nádrží jsou jedinečné a nenahraditelné, jejich územní ochrana je dlouhodobou záležitostí datovanou již do minulého století, naposledy formou směrného vodohospodářského plánu, nyní Generelu LAPV
- g) v neposlední řadě při rozhodnutí o realizaci bude vždy rozhodovat veřejný zájem

Vymezení ploch pro LAPV na území Jihomoravského kraje tedy vychází z požadavků Generelu LAPV, ve kterém byla již provedena minimalizace lokalit oproti původním plánům, proto není žádoucí lokality vypouštět.

Pro ochranu LAPV orgány územního plánování Generel LAPV stanovuje podmínky využití území, které jsou uvedeny v Odůvodnění ZÚR JMK v části „(k bodům 336 – 339)“ na str. 259. Smyslem předmětných podmínek je neomezovat současné činnosti v území chráněných pro akumulaci povrchových vod nad míru nezbytně nutnou a naopak umožnit prostřednictvím územních plánů využití těchto území, které by bylo v souladu s § 28a odst. 1 vodního zákona a zohledňovalo předpokládaný časový horizont (příštích padesát až sto let).

Generel LAPV je pro ZÚR odborným vodohospodářským podkladem, který navazuje na předešlé podklady a zahrnuje v sobě aktualizované, v současné době platné výstupy dlouhodobých odborných zkoumání a prověřování předmětných lokalit z hlediska vodohospodářských zájmů. Revizi odborných podkladů, jakým bezesporu Generel LAPV je, však orgánům územního plánování stavební zákon neumožňuje. Pořizovateli ZÚR JMK nezbývá než konstatovat, že požadavky směřující vůči jiným řešením vodárenských zdrojů, účelu LAPV Čučice (zejm. energetického využití pro JE Dukovany) atd. jsou v působnosti příslušných resortů, zejm. Ministerstva zemědělství, Ministerstva životního prostředí a Ministerstva průmyslu a obchodu. Stavební zákon konkretizovaný článkem (167) PÚR krajů z hlediska územního plánování ukládá úkol územně chránit plochy pro LAPV na základě Generelu LAPV (k závaznosti PÚR a vymezení územních rezerv pro LAPV v ZÚR JMK viz výše).

S ohledem na názor podatele, že „do ZÚR JMK tak nejsou vkládány výsledky dlouholetých výzkumů, že nejlepší voda je ta zadržena v půdě...“ atd pořizovatel považuje za důvodné zdůraznit kromě výše uvedeného, součástí Generelu LAPV je protokol o pořízení Generelu LAPV, podepsaný v září 2011 ministry zemědělství a životního prostředí, ve kterém se mj. uvádí, že Generel LAPV „není plánem výstavby vodních nádrží, ale pokladem, podle kterého se prostřednictvím územního plánování zajistí využívání stanovených území tak, že nedojde k znemožnění nebo podstatnému ztížení možné realizace konkrétní vodní nádrže v budoucnu za předpokladu, že budou vyčerpány možnosti ostatních adaptačních opatření k zajištění vodohospodářských služeb a kdy dopady klimatické změny nebudou řešitelné jinými prostředky pro jejich neproveditelnost nebo pro jejich neúměrné náklady.“ Tímto způsobem je garantováno, že budou nejen zvažovány, ale primárně upřednostňovány jiné způsoby zadržování vody v krajině než výstavbou vodních nádrží.

K tvrzení, že „záměr je v rozporu s lesním zákonem č. 289/1995 Sb., v platném znění“ pořizovatel považuje za důvodné uvést následující:

V návaznosti na výše uvedené pořizovatel považuje za důvodné upřesnit, že z pohledu územního 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. Zájmy ochrany lesa vyplývající z lesního zákona č. 289/1995 Sb., v platném znění hájí Ministerstvo zemědělství, které k vymezení územní rezervy LAPVR01 Čučice v návrhu ZÚR JMK neuplatnilo žádné připomínky, tj. s navrženým řešením souhlasilo.

Hodnocení vlivů na životní prostředí je součástí dokumentace „Vyhodnocení vlivů ZÚR JMK na udržitelný rozvoj území“. Posouzení vlivů ZÚR JMK na životní prostředí (dále jen SEA) je zpracováno v souladu s přílohou stavebního zákona, která v bodě 6 ukládá mimo jiné hodnotit vlivy na půdu. V příloze č. 1 „Metodické vysvětlení“ SEA je uvedena metodika hodnocení užitá při zpracování SEA včetně tabelárních a grafických příloh. Kromě jiného, je na str. 13 – 14 uveden vysvětlující text, ze kterého je zřejmé, které základní údaje jsou

pro potřeby SEA relevantní podrobnosti a měřítku ZÚR JMK. Pro oblast hodnocení vlivů na půdu jsou jimi jevy, citují: „zemědělský půdní fond (třídy ochrany ZPF, viniční tratě a pozemky určené k plnění funkcí lesa – plochy PUPFL (kategorie PUPFL – lesy hospodářské, lesy zvláštního určení, lesy ochranné).“ Vyhodnocení vlivů ZÚR JMK na udržitelný rozvoj území se tedy v oddíle A, tzv. strategické SEA požadovaným hodnocením vlivů na půdu (tj. včetně PUPFL) zabývalo.

K tvrzení, že „záměr je v přímém rozporu s ochranou přírody a krajiny a s ochranou hodnot krajinného rázu jedinečného území“ pořizovatel považuje za důvodné uvést ještě následující:

K předmětné lokalitě existují dva veřejné zájmy, zájem vodohospodářský a zájem ochrany přírody (tj. včetně ochrany krajinného rázu a území NATURA). Účelem územní rezervy není prokazovat veřejný zájem, případně, který veřejný zájem je převažující. To bude předmětem řešení v případě, kdy předmětné území bude prověřováno pro možnost realizace akumulace vody. To znamená, že takový záměr nelze umístit bez prověření potřeby jeho realizace a plošných nároků, které je v kompetenci vodohospodářských orgánů. Až po tomto prověření lze v rámci aktualizace ZÚR plochu územní rezervy změnit na plochu, která umožní realizaci uvedeného záměru, anebo územní rezervu vypustit.

K požadavku „hodnocení nejen vlivu na životní prostředí – vlivu na ochranu rostlin a živočichů, lesa ale i vyhodnocení ztráty nehmotného kulturního dědictví“ pořizovatel uvádí následující:

Hodnocení vlivů na životní prostředí je součástí dokumentace „Vyhodnocení vlivů ZÚR JMK na udržitelný rozvoj území“. Posouzení vlivů ZÚR JMK na životní prostředí (dále jen SEA) je zpracováno v souladu s přílohou stavebního zákona, která v bodě 6 ukládá mimo jiné hodnotit vlivy na kulturní dědictví včetně dědictví architektonického a archeologického (dále kulturní dědictví). V příloze č. 1 „Metodické vysvětlení“ SEA je uvedena metodika hodnocení užitá při zpracování SEA včetně tabelárních a grafických příloh. Kromě jiného, je na str. 13 – 14 uveden vysvětlující text, ze kterého je zřejmé, které základní údaje jsou pro potřeby SEA relevantní podrobnosti a měřítku ZÚR JMK. Pro oblast hodnocení vlivů na kulturní dědictví jsou jimi jevy, citují: „ památky UNESCO, národní nemovité kulturní památky, městské a vesnické památkové zóny a rezervace, archeologické lokality a lokality s výskytem archeologických nálezů.“ Vyhodnocení vlivů ZÚR JMK na udržitelný rozvoj území se tedy v oddíle A, tzv. strategické SEA požadovaným hodnocením vlivů na kulturní dědictví zabývalo. V Metodickém vysvětlení je zde rovněž uvedeno, že pokud se daný jev v hodnoceném území ani v hodnocené ploše záměru nevyskytuje, není v popisné části tabelární přílohy hodnocení uveden.

Závěrem považuje pořizovatel ZÚR JMK za potřebné zdůraznit, že ačkoli se podle § 36 odst. 1 stavebního zákona územní rezervy z hlediska vlivů na životní prostředí neposuzují, problematika, které musí být při prověřování možností budoucího využití pro daný účel a při upřesnění vymezení předmětné plochy věnována zvýšená pozornost, je popsána ve Vyhodnocení vlivů ZÚR JMK na udržitelný rozvoj území v příloze č. 3 „Informativní údaje k územním rezervám“. Účelem informativního přehledu je upozornit na skutečnosti, kterým je nutné se při budoucím prověřování věnovat, tj. neměly by být opomenuty. U územní rezervy pro lokalitu Čučice je v Upozornění SEA uvedeno mimo jiné věnovat pozornost minimalizaci vlivů na zvláště chráněná území přírody PR Údolí Oslavy a Chvojnice, na lokality soustavy NATURA – EVL Údolí Oslavy a EVL Údolí Chvojnice, na minimalizaci vlivů na přírodní park Oslava, minimalizaci rozsahu záboru PUPFL a na zachování funkcí skladebných částí ÚSES.

Námítka č. A.12, Jsou v ZÚR JMK vymezovány artézské vody, reps. jejich ochrana? Pokud ne, z jakého důvodu?, se zamítá.

Odůvodnění:

Pořizovatel ZÚR JMK považuje nejprve za potřebné upřesnit následující: Z textu podání vyplývá, že se jedná o artéske vody nacházející se pod městem Brnem (v dokumentaci na kterou podání odkazuje je uvedeno „Výskyt hlubinných artéských vod v brněnské kotlině je podmíněn existencí pohřbeného koryta starého terciérního říčního toku, který přicházel pravděpodobně z oblastí východních Čech do karpatské předhlubně. Tento příkop vstupuje do Brna od severu kuřimsko-řečkovickou depresí, protéká Ponávkou, pokračuje k jihu přes Královo Pole na Lužánky a do prostoru černovických pískoven“. Z uvedeného vyplývá, že artéske vody v brněnské kotlině se dotýkají zejména území města Brna.

K problematice artézských vod ve vztahu k ZÚR JMK pořizovatel ZÚR JMK uvádí:

Ke zjištění a vyhodnocení stavu a vývoje území slouží tzv. „Územně analytické podklady“ (ÚAP). Informace o stavu území jsou v nich sledovány jako soubor soustavně sledovaných, shromažďovaných a hodnocených údajů o území. ÚAP jsou významným a neopominutelným podkladem pro zpracování územně plánovací

dokumentace, v tomto konkrétním případě pro ZÚR JMK. Omezení území vyplývající z důvodu ochrany veřejných zájmů (tzv. limitů využití území) vyplývají zejména ze zvláštních právních předpisů. Informace o ochraně vod jsou v souladu se stavebním zákonem a vyhláškou č. 500/2006 Sb., monitorovány ve sledovaném jevu č. 40 „Vodní zdroje povrchové/podzemní vody včetně ochranných pásem“. V případě ochrany vod informace o ochranných pásmech poskytují na základě § 27 odst. 3 stavebního zákona orgány veřejné správy, tj. příslušné vodohospodářské orgány. Pro ÚAP dosud nebyla poskytnuta žádná data týkající se problematiky artézských vod včetně jejich ochrany. Do ZÚR JMK tak z logiky věci žádné záměry týkající se využití podzemních vod artézskými studněmi (včetně ochrany předmětných vod jako vodních zdrojů) nemohly být zpracovány.

Výše uvedené je důvodem, proč se projektant při zpracování návrhu ZÚR JMK problematikou artézských vod nezabýval v kontextu s problematikou zásobování vodou. Po vyhodnocení relevantních oborových podkladů (poskytnutých VOV s.r.o. a Povodím Moravy s.p.), týkajících se problematiky zásobování vodou a územně analytických podkladů nebyly zjištěny žádné kapacitní nedostatky ohledně vydatnosti a potřebnosti zajištění nových zdrojů pro město Brno. Lokalizace artézských vod není zpracována ani v žádném oficiálním dokumentu ani nejsou zpracovány dokumentace pro využití artézských vod jako zdrojů pitné vody případně využití ve spojitosti s řešením nedostatku srážek (např. v zemědělství).

Námítka A.13, požadujeme, aby byla územní studie zpracována bezodkladně, tj. zadána hned, nikoli až po vydání ZÚR JMK, **se vyhovuje**.

Odůvodnění:

První kroky k přípravě územní studie byly již zahájeny. V červnu roku 2015 vznikla Společná pracovní skupina pro koordinaci územně plánovací činnosti, která byla ustavena na společné schůzi Rady města Brna a Rady Jihomoravského kraje. Hlavním úkolem Společné pracovní skupiny je příprava (zadání) územní studie, kterou navrhuje ZÚR JMK. První jednání společné pracovní skupiny s obcí, jejichž území se územní studií dotýká, proběhlo 4. 11. 2015. V souvislosti s přípravou zadání územní studie se Jihomoravský kraj v lednu 2016 obrátil na dotčené obce (včetně města Brna a jeho městské části) s žádostí o poskytnutí podkladů, podnětů a informací, které považují ve vztahu k předmětné územní studii za relevantní.

Z výše uvedeného je zřejmé, že práce na přípravě územní studie a jejího zadání probíhají, a to za spolupráce dotčených obcí. Požadavek na přizvání obcí, měst, městských částí a dalších subjektů je požadavkem směřujícím k pořizování územní studie. Jihomoravský kraj má zájem o informování a spolupráci při jejím zpracování.

Námítka č. A.14, požadavky na zpracování a úpravu priorit územního plánování Jihomoravského kraje v ZÚR JMK, **se v rozsahu bodů A.14.1 a ž A.14.9 zamítá**.

Odůvodnění:

K prioritám územního plánování Jihomoravského kraje stanoveným v kapitole A. textové části návrhu ZÚR JMK pořizovatel považuje za důvodné objasnit následující:

Zajištění udržitelného rozvoje území je jedním ze základních cílů územně plánovací činnosti. Z hlediska republikových priorit vychází ZÚR JMK z „Politiky územního rozvoje České republiky, ve znění Aktualizace č.1“ (dále Aktualizace č.1 PÚR ČR), která v kapitole 2 stanovuje republikové priority v mezinárodních, přeshraničních a republikových souvislostech, které určují požadavky na konkretizaci stavebním zákonem obecně formulovaných cílů a úkolů územního plánování. Republikové priority (dále Priority PÚR) podle článku (11) Aktualizace č.1 PÚR ČR určují strategii a základní podmínky pro jejich naplňování v územně plánovací činnosti krajů a obcí.

ZÚR JMK stanovují pro územně plánovací činnost kraje a obcí a pro rozhodování v území priority územního plánování Jihomoravského kraje (dále „Priority JMK“), které konkretizují cíle a úkoly územního plánování pro zajištění udržitelného rozvoje území Jihomoravského kraje a zohledňují republikové priority obsažené v politice územního rozvoje. Závaznost politiky územního rozvoje pro pořízení zásad územního rozvoje je přímo stanovena stavebním zákonem (§ 31 odst. 4).

Priority JMK jsou prioritními cíli územního plánování Jihomoravského kraje pro dosažení vyváženého vztahu územních podmínek pro příznivé životní prostředí, pro hospodářský rozvoj a pro soudržnost společenství obyvatel. Cíle stanovené v Prioritách JMK usměrňují další územně plánovací činnosti obcí v konkrétních územních podmínkách Jihomoravského kraje, které jsou dále zpřesňovány ve věcně příslušných požadavcích

na uspořádání a využití území a v úkolech pro územní plánování nebo v jiných speciálních ustanoveních ZÚR JMK. Priority JMK svou podrobností odpovídají požadavkům a jevům, které lze v ZÚR JMK řešit popř. ovlivnit.

K námitce v bodě A.14.1, požadující úpravu Priority JMK (15) potažmo Priority PÚR (14a), považuje pořizovatel za důvodné uvést následující:

Podatel požaduje úpravu priority v bodě (15) ZÚR JMK, a to ze znění „*Vytvářet územní podmínky pro podporu plánování venkovských území a oblastí zejména s ohledem na možnosti rozvoje primárního sektoru, ochranu kvalitní zemědělské půdy a ekologickou funkci krajiny*“ na nové znění „*Při plánování rozvoje oblastí, os a center dbát na rozvoj primárního sektoru při zohlednění ochrany kvalitní zemědělské půdy a ekologických funkcí krajiny.*“.

Článek (39) Aktualizace č. 1 PÚR ČR ukládá krajům úkol pod písm. d) zohlednit podle konkrétních podmínek a možností území typologii obsaženou ve „Strategii regionálního rozvoje ČR 2014-2020“ (dále „Strategie RR ČR“). Podle tohoto dokumentu je území České republiky rozděleno na tři základní typy z hlediska rozvojových znaků a to na a) rozvojová území, b) stabilizovaná území a c) periferní území. Dále pak v kombinaci s ukazateli hustoty zalidnění a počtu obyvatel tyto tři základní typy dělí na urbanizované oblasti a venkov (tj. venkovská území). Rozlišujícím kritériem je hustota zalidnění 100 obyvatel na km². Strategie RR ČR rozvojová území dále dělí na metropolitní oblasti (oblasti s koncentrací nad 300 tis. obyvatel), sídelní aglomerace (území s koncentrací 100 – 300 tis. obyvatel) a regionální centra a jejich zázemí (území s koncentrací 25 – 100 tis. obyvatel), tj. rozvojová území. Naopak zbývající typy, tj. stabilizovaná území a periferní území Strategie RR ČR jakožto území vyznačující se podprůměrnou hustotou zalidnění (pod 100 obyvatel na km²) zahrnuje pod společný pojem venkov.

Priorita PÚR v čl. (14a) Aktualizace č.1 PÚR ČR (dále Priorita PÚR (14a) směřující k venkovskému území byla implementována s ohledem na podmínky rozvoje udržitelného území Jihomoravského kraje do Priority JMK v bodě (15) ZÚR JMK (dále Priorita ZÚR (15)). Požadavek podatele tak ve svém důsledku znamená, že předmětná priorita by byla v ZÚR JMK směřována k jinému typu území, tj. nikoli k venkovskému území, jak stanovuje politika územního rozvoje, nýbrž k rozvojovému území.

Pořizovatel ZÚR JMK rozumí tomu, že podateli jde o ochranu krajiny i v rozvojových oblastech. Účelem ZÚR je stanovit zejména základní požadavky na účelné a hospodárné uspořádání území kraje (§ 36 stavebního zákona) a nikoli opisovat požadavky z platné legislativy. Ochrana zemědělského půdního fondu je dána zákonem č. 334/1992 Sb., ochrana přírody a krajiny zákonem č. 144/1992 Sb.

Z výše uvedených důvodů je požadovaná úprava Priority JMK (15) neakceptovatelná, její znění zůstane beze změny.

K námitce v bodě A.14.2, požadující zapracování Priority PÚR (19), považuje pořizovatel za důvodné uvést následující:

Priorita PÚR (19) směřuje primárně k polyfunkčnímu využívání opuštěných areálů a ploch, hospodárnému využívání zastavěného území a zajištění ochrany nezastavěného území, které se řeší podle stavebního zákona v územním plánu, tj. na úrovni obcí. Z tohoto důvodu byla s ohledem na podmínky rozvoje udržitelného území Jihomoravského kraje implementována do Priority JMK (16) v míře podrobnosti příslušející podle stavebního zákona ZÚR. Z těchto důvodů znění předmětné priority zůstane beze změny.

K námitce v bodě A.14.3, požadující zapracování Priority PÚR (19) do ZÚR JMK, považuje pořizovatel za důvodné uvést následující:

Priorita PÚR (28) směřující k zajištění kvality života obyvatel, byla implementována s ohledem na podmínky rozvoje udržitelného území Jihomoravského kraje do Priority JMK (16a). Předmětná priorita je v ZÚR JMK řešena nástroji, které může ZÚR JMK použít. Z těchto důvodů znění předmětné priority zůstane beze změny.

K námitce v bodě A.14.4, požadující zapracování Priority PÚR (15) do ZÚR JMK, považuje pořizovatel za důvodné uvést následující:

Priorita PÚR (15) směřující k předcházení prostorové sociální segregaci, která se řeší podle stavebního zákona v územním plánu, tj. na úrovni obcí. Z tohoto důvodu byla s ohledem na podmínky rozvoje udržitelného území Jihomoravského kraje implementována do Priorit JMK (2), (4) a (6). Znění předmětné priority zůstane beze změny.

K námitce v bodě A.14.5, požadující zpracování Priority PÚR (32) do ZÚR JMK, považuje pořizovatel za důvodné uvést následující:

Priorita PÚR v čl. (32) Aktualizace č. 1 PÚR ČR směřuje v rámci urbanistické koncepce k posuzování kvality bytového fondu, které se řeší podle stavebního zákona v územním plánu, tj. na úrovni obcí. Z tohoto důvodu byla s ohledem na podmínky rozvoje udržitelného území Jihomoravského kraje implementována do Priority JMK (4). Z těchto důvodů znění předmětné priority zůstane beze změny.

K námitce v bodě A.14.6, požadující zpracování Priority PÚR (16) do ZÚR JMK, považuje pořizovatel za důvodné uvést následující:

Priorita PÚR (16) směřující ke stanovování urbanistické koncepce, byla implementována s ohledem na podmínky rozvoje udržitelného území Jihomoravského kraje do Priority JMK (4). Předmětná priorita je v ZÚR JMK řešena nástroji, které může ZÚR JMK použít. Z těchto důvodů znění předmětné priority zůstane beze změny.

K námitce v bodě A.14.7, požadující zpracování Priority PÚR (26) do ZÚR JMK, považuje pořizovatel za důvodné uvést následující:

Priorita PÚR (26) směřující ke stanovování podmínek pro preventivní ochranu území před přírodními katastrofami, byla s ohledem na podmínky rozvoje udržitelného území Jihomoravského kraje implementována do Priority JMK (18). Předmětná priorita je v ZÚR JMK řešena nástroji, které může ZÚR JMK použít. Z těchto důvodů znění předmětné priority zůstane beze změny.

K námitce v bodě A.14.8, požadující úpravu Priority JMK (5), považuje pořizovatel za důvodné uvést následující:

Prioritou ZÚR (5) byla implementována PÚR (16a) směřující při řešení rozvoje území ke vzájemné spolupráci a koordinaci všech zúčastněných na využívání území, všech zájmů a hledisek. Priorita PÚR (16a) byla převzata s ohledem na podmínky rozvoje udržitelného území Jihomoravského kraje v plném znění. Zpracovatel nepovažoval za nutné znění upravovat vzhledem ke komplexnosti požadavků vystihujících problematiku koordinace rozvoje v území. Z těchto důvodů znění předmětné priority zůstane beze změny.

K námitce v bodě A.14.9, požadující úpravu Priority JMK (16 písm. d), považuje pořizovatel za důvodné uvést následující:

Podatel požaduje z priority ZÚR (16) podporující v bodě d) *rozvoj aktivit rekreace, cestovního ruchu, turistiky a lázeňství na území kraje* vypustit „lázeňství“.

Priorita ZÚR (16 d) podporuje nástroji územního plánování, tj. vytvářením územních podmínek, výše uvedené aktivity včetně lázeňství v souladu s Programem rozvoje cestovního ruchu Jihomoravského kraje pro roky 2014-2020. Z tohoto důvodu znění předmětné priority zůstane beze změny.

Závěrem pořizovatel považuje za důvodné ke všem požadavkům podatele uvedeným v námitce 14 zdůraznit, že Priority JMK v bodech (1) až (23) textové části ZÚR JMK zpřesňují obecné cíle a úkoly územního plánování v souladu s charakterem území kraje a se strukturou jeho osídlení. Priority JMK obsažené v návrhu ZÚR JMK jsou v souladu s republikovými prioritami podle politiky územního rozvoje. Znění předmětných priorit nebude z výše uvedených důvodů měněno.

Námitka č. A.15, požadavky na úkoly územního plánování, se v rozsahu bodů A.15.1 až A.15.4 **se zamítá.**

Odůvodnění:

Úvodem je třeba k vyhodnocení námitky uvést, že ZÚR JMK tvoří jeden celek vyjádřený v jednotlivých kapitolách do dokumentu nelze nesystémově zasahovat.

K námitce v bodě A.15.1, která požaduje do tabulky na str. 192 a do bodu 379 do úkolů územního plánování doplnit ochranu krajinného rázu nejen na území přírodních parků, uvádíme, že se námitce nevyhovuje s odkazem na skutečnost, že požadavek je obsažen v části stanovení priorit územního plánování Jihomoravského kraje, konkrétně v prioritách (4), (5) a (14).

K námitce v bodě A.15.2, která požaduje do tabulky na str. 20 – 21, textové části na str. 189 a str. 192 do úkolů územního plánování doplnit požadavky na řešení cyklodopravy, uvádíme, že se námitce nevyhovuje s odkazem na skutečnost, že požadavek je obsažen v části stanovení priorit územního plánování Jihomoravského kraje,

konkrétně v prioritě (8), podbod c).

K námitce v bodě A.15.3, která požaduje do tabulky na str. 189 a 192 do úkolů územního plánování doplnit požadavky na řešení veřejné dopravy, uvádíme, že doplnění požadavku na řešení veřejné dopravy do kap. F. *Stanovení cílových charakteristik krajiny, včetně územních podmínek pro jejich zachování nebo dosažení* nepovažujeme za vhodné. Podle našeho názoru tento druh úkolů pro územní plánování nepatří do kapitoly týkající se cílových charakteristik krajiny. Tento princip je promítnut v části stanovení priorit územního plánování Jihomoravského kraje, konkrétně v prioritě (8), podbody a) – d) a v kap. D.1.7 návrhu ZÚR JMK, bod (162).

K námitce v bodě A.15.4, která požaduje, aby se územní studie korigovala také s územními plány dalších obcí, kterých se územní studie dotýká (nejenom s přípravou nového ÚP Brna), uvádíme, že koordinace s územně plánovacími dokumentacemi je samozřejmostí dle ustanovení stavebního zákona. Podmínka na koordinaci územní studie s přípravou návrhu nového ÚP Brna vychází se stanoviska Ministerstva životního prostředí (SEA stanovisko) k návrhu ZÚR JMK ze dne 05.01.2016, v němž je jako požadavek č. 2 na minimalizaci možných dopadů ZÚR JMK na životní prostředí uvedeno: „Koordinovat zpracování územní studie s přípravou nového Územního plánu města Brna“.

Námitka č. A.16, která se týká požadavků na Kapitulu O. Seznam použitých zkratk se v bodech A16/1, A16/2, A16/4 a A16/7 **vyhovuje**. V bodech A16/3, A16/5 a A16/6 **se námitka zamítá**.

Odůvodnění:

K námitce v bodě A16/1 – která požaduje stručné vysvětlení pojmů „bike and ride“, „park and ride“ a „kiss and ride“.

„bike and ride“ – „přijed' na kole a jed'“ – místo pro stojany na kola zpravidla u nádraží a stanic veřejné dopravy

„park and ride“ – „zaparkuj a jed'“ – parkoviště, ze kterého lze pokračovat v jízdě prostředkem hromadné dopravy

„kiss and ride“ – „polib a jed'“ – parkoviště, na kterém lze zastavit za účelem vystoupení a nastoupení osob, které dále využívají prostředek hromadné dopravy osob

Výše uvedená slovní spojení budou jednotlivě vysvětlena v Kapitole O Seznam použitých zkratk a pojmů.

K námitce v bodě A16/2 – požadující úpravu ve vysvětlení u zkratky S – sbírka zákonů.

V Kapitole O Seznam použitých zkratk a pojmů ve sloupci Vysvětlení zkratky bude text opraven na velké S. Jedná se o Sbírku zákonů.

K námitce v bodě A16/3 – týkající se zkratk TV = těžká motorová vozidla celkem“ a SV = všechna

motorová vozidla. V tomto konkrétním případě je z vysvětlení zkratky naprosto zřejmé, že se jedná o těžká vozidla. Text se nebude upravovat.

K námitce v bodě A16/4 – oprava dovětky u zákona č. 254/2001 Sb.

V Kapitole O Seznam použitých zkratk a pojmů ve sloupci Vysvětlení zkratky bude u zákona č. 254/2001 Sb., uvedeno „ve znění pozdějších předpisů“.

K námitce v bodě A16/5 – převést latinský text „in spe“ – „v budoucnosti“ do češtiny.

ZÚR JMK jsou do určité míry odborným textem. Vzhledem k tomu, že se zkratka uvedená v latině v dokumentu vyskytuje ojediněle a je v Seznamu použitých zkratk a pojmů vysvětlena, není důvodné text opravovat.

K námitce v bodě A16/6 – proč se u značení biocenter a biokoridorů se nevychází ze zvyklostí.

Koncepce řešení ÚSES, a tím i terminologie, vychází z odvětvového dokumentu Koncepčního vymezení regionálního a nadregionálního ÚSES pro území Jihomoravského kraje z roku 2012 (vydal KrÚ JMK, odbor životního prostředí) a celostátního oborového podkladu „Regionální a nadregionální ÚSES ČR – územně technický podklad“, pořízeného MMR a MŽP, 1996. Označení skladebných prvků ÚSES (biocenter a biokoridorů) v ZÚR JMK nebude měněno.

K námitce v bodě A16/7 – nesrozumitelnost zkratky LAPVR01, když u dopravní infrastruktury je označení písmene „R“, tedy rezervy hned na začátku zkratky záměru. U LAPVR je tomu naopak. K tomuto bodu pořizovatel uvádí následující: označení územních rezerv lokalit pro akumulaci povrchových vod (LAPV) bude

upraveno tak, aby bylo při čtení textu zřejmé, že se jedná o územní rezervu. Zkratka uváděná v ZÚR JMK tedy bude začínat písmenem R (rezerva), jak je tomu v ostatních případech.

Námítka č. A.17, upozorňujeme na nefungující odkaz zveřejněného Návrhu ZÚR JMK, a to konkrétně Seznamu zkratek v textové části Vyhodnocení vlivů na životní prostředí, **se vyhovuje**.

Odůvodnění:

Byla provedena oprava webu ZÚRka.cz a odkaz nazvaný „Seznam zkratek“ vztahující se k dokumentu Vyhodnocení vlivů ZÚR JMK na udržitelný rozvoj území (VVÚRU) je funkční.

Lze dodat, že dokument VVÚRU, u kterého nefungoval odkaz na seznam použitých zkratek, není součástí ZÚR JMK, a že se nejednalo o pochybení, které by bylo možné považovat za nesplnění povinnosti zveřejnit dokumentaci způsobem umožňujícím dálkový přístup. Část zkratek použitých v tomto dokumentu lze navíc považovat za notoriety.

Námítka č. A.18, upozorňujeme na chybu ve Stanovisku a připomínkách MŽP č. j. 21240/ENV/15, ve kterém je uvedeno: „Ministerstvo životního prostředí uplatňuje ... následující stanovisko k návrhu 1. Aktualizace ZÚR JČK.“ Má se však jednat o stanovisko k návrhu ZÚR JMK, **se zamítá**.

Odůvodnění:

Dokument vydaný Ministerstvem životního prostředí dne 22.05.2015 pod čj. 21240/ENV/15, nazvaný „Věc: Stanovisko a připomínky MŽP k návrhu Zásad územního rozvoje Jihomoravského kraje a vyjádření MŽP k vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území k návrhu Zásad územního rozvoje Jihomoravského kraje“, má celkem 8 stran psaného textu, přičemž v jediném případě, konkrétně na konci druhého odstavce první strany, došlo k záměně zkratky „ZÚR JMK“ za zkratku „1. Aktualizace ZÚR JČK“. Vzhledem k tomu, že ve zbytku textu je důsledně používána zkratka „ZÚR JMK“, se jedná o zřejmou nesprávnost, která nezpůsobuje pochybnosti o smyslu předmětného dokumentu, a proto nevyžaduje opravu.

Pořadí	N 54	Datum	16.06.2016	KEVIS kód	–	Č. j.	JMK 94458/2016
Zástupce veřejnosti (identifikační údaje)		titul, jméno, příjmení: datum narození:	- Čisté Tuřany, z.s. , IČ 22889817 Antonín Tůma, Ing. Michal Meluzín, Ing. Hana Kašpaříková				
		název, IČ: osoba oprávněná jednat:					
Adresa / sídlo		Tuřanské nám. 89/37, 620 00 Brno					
Téma		Doprava silniční, doprava železniční, doprava letecká, doprava kombinovaná, doprava cyklistická, hospodářství vodní, priority územního plánování, územní studie, etapizace, jiné					
Téma – jiné							

Námítky

A.1 Nesouhlasíme s umístěním záměru DG01 Veřejného terminálu s vazbou na logistické centrum Brno. Požadujeme jeho vyřazení z návrhu ZÚR JMK.

Neexistence odborného podkladu pro umístění záměru v Seznamu podkladů Zadání ZÚR JMK

Předně upozorňujeme, že v Seznamu podkladů, které tvoří Přílohu č. 1 Zadání ZÚR JMK absentuje jakýkoliv podklad, na základě kterého by bylo zřejmé, že právě do této lokality má být Veřejný terminál s vazbou na logistické centrum (dále jen „VLC“) umístěn. Chybí tak základní dokument, který by prověřil požadavek PÚR ČR na umístění veřejného terminálu s vazbou na logistická centra v území Brna. PÚR ČR totiž vymezuje, že terminály nákladní dopravy mají být napojeny na silnice, železnice, případně vodní a leteckou dopravu. Současně PÚR ČR stanovují kritéria a podmínky pro rozhodování o změnách v území, kdy se mají zohledňovat jak aktuální dostupnost, tak umístění mimo zvláště chráněná území přírody, lokality NATURA 2000 a významné

koncentrace bydlení. Je potřeba shrnout, že záměrem budou přímo ovlivněni občané místní lokality MČ Brno-Slatina, která se nazývá Slatinka. Ovlivnění záměrem jsou také občané MČ Brno-Tuřany, MČ Brno-Slatina a města Šlapanice, protože je v území zrealizováno již tolik negativních záměrů vyvolávajících dopravu, hluk a emise, že občané přijímají další záměry velmi nelibě. A to zejména z toho důvodu, že dosud nejsou zrealizována opatření k již umístěným záměrům – výstavba průmyslu na Brněnské průmyslové zóně – Černovická terasa bez adekvátního napojení na dálniční síť, neřešení obchvatu Tuřan a Chrlic, neřešení stavu komunikací II. a III. třídy Jihomoravským krajem atd. Nadto uvádíme rozpor v potřebnosti odborného podkladu, kdy na požadavek přeřazení záměru RDZ10 (optimalizace a zkapacitnění železnice v úseku Chrlice – Sokolnice) v připomínce č. 3 spolku Čisté Tuřany, z.s. z května 2015 bylo odpovězeno: „Požadavku zástupce veřejnosti na přeřazení koridoru RDZ10 z územní rezervy do návrhu nemůže pořizovatel ZÚR JMK zatím vyhovět, neboť neexistuje odborný podklad, na základě něhož lze předmětný záměr uvádět jako návrh.“ V tomto případě ze Seznamu podkladů Zadání ZÚR JMK vyplývá, že žádný podklad neexistuje, nebo nebyl použit, a přesto je do ZÚR JMK navrhován, a to dokonce návrhem (nikoliv rezervou). V souvislosti s tím, bychom chtěli dodat, že dle § 2 odst. 4 zákona č. 500/2004 Sb., správní řád v platném znění: „Správní orgán dbá, aby přijaté řešení bylo v souladu s veřejným zájmem a aby odpovídalo okolnostem daného případu, jakož i na to, aby při rozhodování skutkově shodných nebo podobných případů nevznikaly nedůvodné rozdíly.“ by měl orgán, který bude vypořádávat námitky dodržovat princip nerozdílnosti a k záměrům, ke kterým neexistují adekvátní podklady uvedené v podkladech k Zadání, by se měl postavit tak, zeje dá buď do návrhu, nebo je ze ZÚR JMK vyjme.

K neexistenci relevantního podkladu dále uvádíme. Po dohodě Jihomoravského kraje s městem Brnem došlo k zadání územní studie „Umístění veřejného logistického centra lokalita u letiště Brno-Tuřany“, v rámci které však byly prověřeny pouze varianty umístění VLC u letiště. Nadto je potřeba sdělit, že Zastupitelstvo MČ Brno-Tuřany vzneslo směrem k Odboru územního plánování a rozvoje požadavek na to, aby zástupci městské části byli přítomni na výrobních výborech pořizování studie. Tento požadavek byl ze strany města zamítnut. Požadavek na účast na výrobních výborech vznesli také zástupci spolku Čisté Tuřany, i tento byl zamítnut.

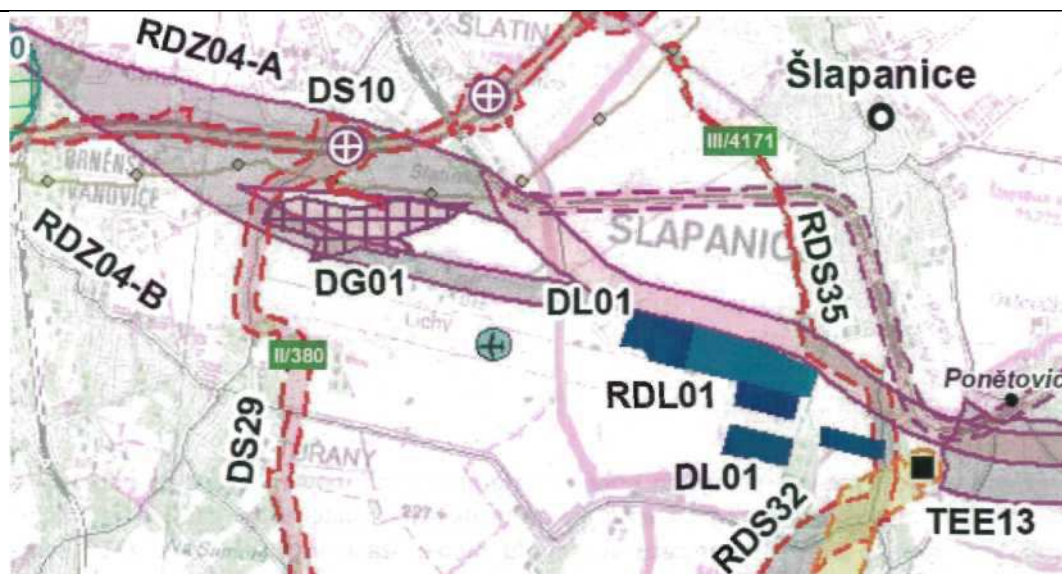
Je naprosto nemyslitelné, že kraj umísťuje do území další záměry bez toho, aby byla stanovena etapizace. Etapizace byla požadována občany Tuřan již v první fázi připomínkování Zásad, avšak požadavky nebyly vyslyšeny. Občané mají pádny důvod se domnívat, že tlak investorů by byl natolik veliký, že by záměr VLC stál mnohem dříve, než nový dálniční sjezd a obchvaty Tuřan, Chrlic a vyřešení dopravy ve Šlapanicích a ve Slatině. **Z toho důvodu je požadavek na vyřazení záměru DG01 relevantní a je možné o něm uvažovat, až budou veškerá dosud nezrealizovaná opatření napomáhající řešit hluk a emise v území postavena.**

Rozpor mezi záměry DG01 a RDZ04-B

Z níže uvedeného obrázku je patrný rozpor mezi záměry VLC a vysokorychlostní tratí. V současné době není zřejmé, v jaké trase vysokorychlostní trať povede, proto je v ZÚR JMK vedena jako rezerva – variantně. Umístění VLC návrhem však bude předem predikovat, že varianta VRT v podobě kódového označení RDZ04-B je mrtvá a nepočítá se s ní. Považujeme to za zásadní záležitost, která by měla být řešena neumístěním záměru VLC.

ZÚR JMK ukládá úkoly pro územní plánování v rámci OB3 metropolitní rozvojové oblasti Brno (s. 20, (26)): „Vytvářet územní podmínky v železniční infrastruktuře pro stabilizaci vedení VRT v prostoru metropolitní rozvojové oblasti s napojením na Prahu, Vídeň a Ostravu.“ Objevují se požadavky developerů na změnu územního plánu právě v prostorech trasování VRT. MČ Brno-Tuřany dlouhodobě hájí zájmy ochrany širokého pásu území právě pro potřeby VRT. A na druhé straně je přímo v rámci ZÚR JMK návrhem umísťováno VLC do prostoru, které je rezervou pro koridor VRT. Vidíme v tom rozpor.

Problematika VRT není dosud stále vyřešena, existuje nepřeborné množství variant (z podkladů pro Zadání ZÚR JMK k trasování VRT nevyplývá, jak hluboko bude VRT zahloubena), a věříme, že odborníci přijdou na další. Problémy nastanou zejména při projektování podrobnější dokumentace (DÚR) a podrobného průzkumu území, neboť VRT bude protínat území bývalých skládek. Podle našeho názoru je kolem VRT tolik neznámých, že je potřeba dodržovat princip předběžné opatrnosti a nechat rezervu pro trasování nejen pod zemí, ale i na povrchu.

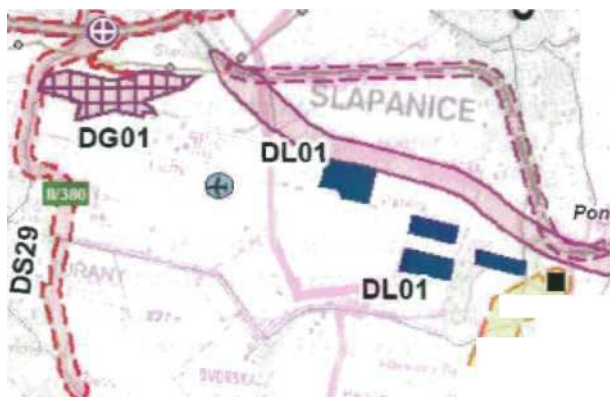


V případě však, že by naše námítka nebyla vyslyšena, požadujeme následující etapizaci záměru:

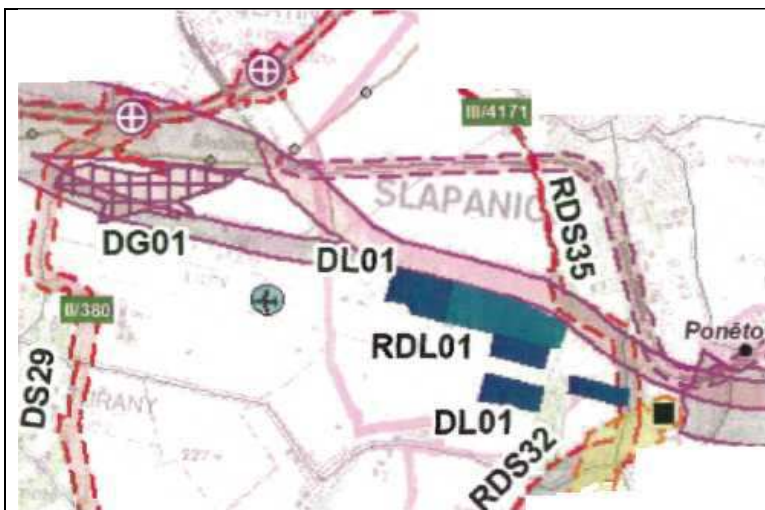
A.1.1 Požadujeme podmínku přednostní realizace záměrů veřejně prospěšných staveb dopravní infrastruktury RDZ04-A, RDZ04-B Nová trať Brno, Slatina – Brno, Brněnské Ivanovice; varianta ŽUB „Petrov“. Tuto podmínku požadujeme zapracovat do Kapitoly L Stanovení pořadí změn v území (etapizace).

Odůvodnění: Odůvodnění je uvedeno výše. Jde o střet dvou veřejných zájmů, u kterých se domníváme, že záměr RDZ04 má vyšší veřejný zájem, neboť se snaží dopravu zklidňovat a naopak záměr DG01 dopravu koncentruje a vyvolává. Z vyhodnocení vlivů na životní prostředí vyplývá jasné negativní hodnocení záměru DG01. Bohužel, hodnocení vlivů se ze zákona nezabývá vymezením rezerv, proto není možné adekvátně porovnat, který ze záměrů má větší negativní vliv na životní prostředí, a tím i větší váhu veřejného zájmu. A také z toho důvodu by neměl být záměr VLC do území navrhován.

A.2 Nesouhlasíme se záměrem DL01 Modernizace letiště Brno-Tuřany, a to vyčleněním 4 ploch o celkové rozloze 37,5 ha, kterými bude zabrána kvalitní půda I. Třídy bonity ve městě Šlapanice a obci Kobylnice a v MČ Brno-Tuřany. Požadujeme jeho vyřazení z návrhu ZÚR JMK.



A.3 Nesouhlasíme se záměrem RDL01 Mezinárodní letiště Brno-Tuřany, rozvoj, a to vyčleněním ploch o rozloze 28 ha, kterými bude zabrána kvalitní úrodná půda I. Třídy bonity ve městě Šlapanice. Požadujeme jeho vyřazení z návrhu ZÚR JMK.



Odůvodnění společné pro A.2 a A.3:

Úvodní poznámka

Domníváme se, že byl záměrně zvolen pojem modernizace tak, aby na případné odpůrce tohoto záměru padalo špatné světlo vtom duchu, že brání důležité modernizaci letiště. Není tomu tak. Předem tedy uvádíme, že modernizace ve smyslu modernizace technické letištní infrastruktury směřující např. k využívání lepších navigačních systémů, technologie pro ekologicky šetrný provoz letadel, technologie vylepšující provoz letiště s minimálním dopadem na životní prostředí a zdraví obyvatel (emise, hluk, osvětlení) bereme za důležitá a nezbytná opatření. Tato však nejsou předmětem legislativy stavebního zákona, a tím předmětem promítání do ZÚR JMK, ale provádí je vlastník resp. nájemce letiště dle svých strategických dokumentů.

Nekonkrétnost záměru

V tomto případě chápeme záměr DL01 Modernizace letiště Brno-Tuřany za vyčleňování dalších ploch ze zemědělského půdního fondu s cílem vystavění zázemí k průmyslovým areálům a kontejnerovým stáním na veřejném logistickém centru (záměr DG01 Veřejný terminál s vazbou na logistické centrum Brno) těsně navázaných na provoz letiště Brno-Tuřany. Upozorňujeme na chybějící dokumenty, které by blíže specifikovaly, co se pod záměrem skrývá.

Neexistující koncepce letecké dopravy Jihomoravského kraje

V textové části Výroku (151) je uvedeno k letecké dopravě: „Koncepce letecké dopravy Jihomoravského kraje stanovuje podmínky pro podporu a rozvoj mezinárodního letiště Brno-Tuřany jako součást multimodálního dopravního systému Jihomoravského kraje s republikovým a nadnárodním významem v rámci sítě T-ENT.“

Upozorňujeme na to, že Jihomoravský kraj žádný dokument Koncepce letecké dopravy Jihomoravského kraje nemá. Nebo není snadno dohledatelný. Veřejnosti je znám pouze dokument Koncepce letecké dopravy pro období 2015 – 2020, jenž je zveřejněn v Informačním systému SEA http://portal.cenia.cz/eiasea/detail/SEA_MZP236K. Upozorňujeme na to, že žádný ze 2 výše uvedených dokumentů není uveden v Příloze č. 1 Zadání ZÚR JMK – Seznamu podkladů (kap. B. Politiky, strategie, koncepce, generely, programy a plány) jako podklad pro ZÚR JMK.

Je tedy otázkou na základě jakého dokumentu je v ZÚR JMK navrhován záměr **DL01 Modernizace letiště Brno-Tuřany**, pod kterým je možné schovat například vybudování dalších překladevých areálů k záměru **DG01 Veřejný terminál s vazbou na logistické centrum Brno**. Tedy záměry vyvolávající dopravu, aniž by bylo vyřešeno stávající dopravní zatížení obcí – Šlapanic, Tuřan, Slatiny a dalšího širšího okolí.

Dále upozorňujeme na skutečnosti, že ani **Politika územního rozvoje ČR** neuvažuje o „modernizaci“, resp. **jakéhokoli rozšiřování kapacit letiště a jeho zázemí, neboť o letišti Brno-Tuřany není v kapitole 5. Koridory a plochy dopravní infrastruktury, 5. 2 Koncepce, Letiště zmínka. V této kapitole se uvažuje pouze o zvyšování kapacity Letiště Václava Havla Praha a letiště v Karlových Varech. Požadavek na „modernizaci“ letiště Brno-Tuřany je tak neopodstatněný.**

Koncepce letecké dopravy pro období 2015 – 2020 – význam letiště Brno-Tuřany

V rámci Koncepce letecké dopravy pro období 2015 – 2020 (dále také „Koncepce“) je letiště Brno-Tuřany

v kapitole Struktura letištní sítě v ČR (s. 58) charakterizováno jako letiště regionálního významu a řadí se na podobnou příčku jako letiště v Karlových Varech, Ostravě/M osnově či Pardubicích, byť se tedy jedná o veřejné mezinárodní letiště.

Obecně, letiště se rozdělují podle 1) vybavení, provozních podmínek a základního určení letiště na la) **vnitrostátní** a lb) **mezinárodní**, jimiž jsou celní letiště určená a vybavení k uskutečňování jak vnitrostátních a vnitřních letů, tak i letů, při nichž je překročena vnější hranice podle jiného právního předpisu; a také podle 2) okruhu uživatelů a charakteru letiště na letiště 2a) civilní, jimiž jsou letiště pro potřeby civilní letecké dopravy; rozumí se jimi letiště 2a1) **veřejná**, jimiž jsou letiště přijímací v mezích své technické a provozní způsobilosti všechna letadla, a letiště 2a2) **neveřejná**,... a 2b) **vojenská** (ustanovení § 24 zákona č. 49/1997, o civilním letectví, v platném znění). Dle ustanovení § 25 zákona č. 49/1997 Sb. rozhoduje o stanovení druhu letiště Úřad pro civilní letectví na základě žádosti provozovatele letiště (soukromé společnosti LETIŠTĚ BRNO, a.s.) po posouzení technických a provozních podmínek stanovených pro požadovaný druh letiště. Technické a provozní podmínky jednotlivých druhů letišť a podrobnosti o obsahu žádosti podle odstavce 1 stanoví prováděcí předpis. Zákon však na žádný prováděcí předpis neodkazuje.

Letiště Brno-Tuřany bylo na žádost společnosti LETIŠTĚ BRNO, a.s. rozhodnutím Úřadu pro civilní letectví ze dne 15. 8. 2002 (č. j. 5162/01-341/B) stanoveno jako veřejné mezinárodní letiště. **Naše úvahy tedy míří tam, že dle předpisů letiště splňuje požadavky mezinárodního letiště, potažmo veřejného mezinárodního letiště, což však v důsledku neznamená, že je rovnítko mezi slovem mezinárodní a významné či strategické.** Toto naše tvrzení je co do osobní letecké dopravy potvrzeno také texty a grafy převzatými z Koncepce: „Stupeň vyspělosti v oblasti letecké dopravy daného státu velmi významně rozhoduje o jeho mezinárodní konkurenceschopnosti. Do té významně promlouvá pouze jediné letiště v republice Letiště Václava Havla Praha, které je s cca 11 – 12 mil. ročně odbavenými cestujícími srovnatelné s konkurenčními letišti ve středoevropském prostoru. Další veřejná mezinárodní letiště v ČR (Brno, Ostrava, Karlovy Vary, Pardubice a další) stále nemají takový význam, i přestože se jim v posledních letech podařilo přilákat několik nízkonákladových dopravců.,,

Tabulku 1: Počet pravidelných linek provozovaných na pěti největších mezinárodních letištích v ČR (\\ včetně sezónního provozu)

Letiště	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013
Praha	80	108	113	118	118	127	129	130	135	125	114
Brno	0	0	3	3	5	4	3	7	11	8	5
Ostrava	1	1	3	2	2	3	5	4	2	22	21
Karlovy Vary	2	1	1	1	2	2	2	2	7	5	5
Pardubice	0	0	0	0	0	0	0	1	1	2	2
Celkem	83	110	120	124	127	136	139	144	156	162	147

Na otázku, co je příčinou, nalezneme odpověď opět v Konceptu letecké dopravy pro období 2015 – 2020 a je poměrně jednoduchá. Z Brna je snadno dostupné letiště ve Vídni, které tvoří jedno z hlavních přestupních letišť a společně s Frankfurtem, Mnichovem a Curychem nabízí navázaná spojení do 214 destinací v 74 státech světa (s. 27, zdroj: The Air Transport Action Group (ATAG), EUROCONTROL).

V rámci Koncepce letecké dopravy pro období 2015 – 2020 je tak letiště Brno/Tuřany zařazeno do kategorie obsluhy typu 2 – obsluha leteckou dopravou odpovídající globální síti TEN-T, která je charakterizována spojením jen s několika vybranými důležitými letišti v Evropě. A to s ohledem na to, že brněnská aglomerace nespĺňuje uvedenou podmínku 1 milionu obyvatel, ale pouhých 600 tisíc obyvatel (s. 61 – 62). Jak také dále uvádí Koncepce, potenciál letiště 1. kategorie na Moravě by muselo obsluhovat všechny významné moravské aglomerace – ostravskou, brněnskou, olomouckou a zlínskou, a muselo by být přímé napojení letiště na železniční infrastrukturu, která by zajistila pravidelné intervalové spojení se všemi krajskými centry – Tento potenciál má oblast okolí Přerova, avšak za předpokladu realizace rychlého železničního spojení Brno-Přerov a za předpokladu snížení letiště v Mošnově a v Brně na 3. kategorii. Nese to však vysoké finanční nároky (s. 62).

V rámci Koncepce je zmíněna kapitola zabývající se výběrem regionů, které je nezbytně nutné napojit leteckou obsluhou. Citujeme: „Cílem regionálního rozvoje je konkurenceschopný region, přitažlivý pro investory, obyvatele, který si zároveň dokáže uchovat vysokou kvalitu životního prostředí. Jedním z rozhodujících faktorů je dopravní dostupnost, která ovlivňuje rozhodování investorů při umísťování svých investic a je důležitým faktorem pro rozvoj cestovního ruchu. Stupeň vyspělosti v oblasti letecké dopravy daného státu velmi významně rozhoduje o jeho mezinárodní konkurenceschopnosti. Do té významně promlouvá pouze jediné letiště v republice Letiště

Václava Havla Praha, které je s cca 11 – 12 mil. ročně odbavenými cestujícími srovnatelné s konkurenčními letišti ve středoevropském prostoru. Další veřejná mezinárodní letiště v ČR (Brno, Ostrava, Karlovy Vary, Pardubice a další) stále nemají takový význam, i přestože se jim v posledních letech podařilo přilákat několik ízkonákladových dopravců.“ (s. 59) **Nutno dodat, že Brno v současné situaci nemá vyřešenu polohu nádraží (ŽUB), letiště není adekvátně dopravně napojeno na železnici (chybí železniční zastávka), není vyřešeno trasování vysokorychlostních tratí (VRT), dálnice D1 je v rámci Brněnské aglomerace na hranici své kapacity a častá nehodovost způsobuje nejen kolaps na dálnici, ale také obcíhležících v okolí dálničních sjezdů, Brněnská průmyslová zóna – Černovická terasa nemá vyřešeno napojení na D1 tak, aby veškerá doprava nebyla vedena přes obytnou část městské části (ul. Řípská). Tato všechna neexistující opatření přispívají k výše zmíněné ztrátě kvality životního prostředí. Z logiky věci pak vyplývá, že se při sebelepší snaze do nově vyčleněných ploch pro „modernizaci“ letiště nepohnou kvalitní investoři, ale budeme obestavěni opět záměry, kterým nevádí hluk a emise.**

Vyhodnocení vlivů ZÚR JMK na životní prostředí a záměr DL01

Předem upozorňujeme na nesoulad vymezení plochy v textové části výroku D.1.5. Letecká doprava, kde je uvedena plocha 37,5 ha a umístění plochy: Brno-Tuřanv, Šlapanice a v textové části vyhodnocení vlivů Přílohy 2 Hodnocení záměrů (s. 405), kde je posuzována plocha 34,85 ha a dotčenými obcemi jsou Kobylnice a Šlapanice. **Výměru o rozdílu 7 ha považujeme za zásadní, právě z hlediska posouzení vlivů záměru na udržitelný rozvoj území, neboť zastavěná plocha o takové výměře mění jak odtokové poměry v území, tak je možné na ni umístit záměr, který bude vyvolávat negativní vlivy na zdraví obyvatel.**

Výše jsme uvedli, že považujeme záměr za nekonkrétní. Domníváme se, že pokud není blíže specifikováno, co se za záměrem skrývá, nebylo možné ani posoudit, zda dojde k vlivům na životní prostředí. Co si představit pod pojmem modernizace letiště? Nový odbavovací terminál? Ten stávající je z roku 2006. Rozšíření parkoviště pro navýšený počet cestujících? Rozšíření, nebo spíše legalizace, proběhla v roce 2015. A jak jsme uvedli výše, počet cestujících na letišti není nijak závratný a s ohledem na atraktivitu Vídně, ze které se dostanete na další strategické přestupní terminály, zřejmě počet cestujících výrazně neporoste. Bude se prodlužovat letištní ranvej? K tomu má kraj vyčleněny jiné pozemky a navíc je k tomu potřeba souvislá plocha. Jednou z možností je tedy budování logistických center v sousedství letiště – zájem už tu byl u společnosti Amazon, je v plánu vystavět Brno Airport Logistic Park při severní hranici letiště. Další plochy podobného záměru se tedy nabízí.

Shrnutí vyhodnocení identifikovaných vlivů

V textové části vyhodnocení vlivů na životní prostředí Přílohy 2 Hodnocení záměrů na s. 407 jsou shrnuty vlivy na ovzduší, obyvatelstvo, lidské zdraví, půdu, vodu a kulturní dědictví. Upozorníme zejména na dlouhodobé přímé vlivy trvalého charakteru, které mají na obyvatele největší vliv.

Obecně, všechny tyto kategorie jsou v rozmezí 0/–1 až –2. **V případě hodnocení kumulativních a synergických vlivů dochází ještě k horšímu hodnocení –1 až –2, záměr má tedy negativní dopady, které jsou nejvíce znatelné v oblasti znečištění ovzduší a vyvolanému hluku, který je veřejností velmi negativně vnímán.**

Upozorňujeme na absenci koncepčního dokumentu, ze kterého by bylo patrné, o jak velký záměr modernizace letiště se bude jednat (více viz výše), zejména s ohledem na hlukové a prachové znečištění. Vyhodnocení vlivů používá termíny „rozšíření letiště bude spojeno s určitým nárůstem imisní zátěže v navazující zástavbě, ... tento nárůst není příliš významný a sám o sobě pravděpodobně nezpůsobí překročení imisních limitů“ nebo „Rozšíření letiště bude spojeno zejména s nárůstem s nárůstem hlukové zátěže, přičemž letecký hluk patří obecně mezi faktory nejvíce snižující pohodu bydlení. Míra zhoršení závisí na skutečném navýšení provozu.“ a následně navrhuje nereálná opatření typu: „Realizovat protihluková opatření k ochraně obyvatel v okolní zástavbě.“ S ohledem na rozsah letiště a na šíření se hluku z něj by bylo nutné postavit protihlukové valy podél celých Tuřan, Slatiny a Šlapanic. Došlo by k narušení pohody bydlení (výhledu do krajiny), o narušení volného prostupu do krajiny. V době kdy Jihomoravský kraj není schopen vybudovat téměř žádný obchvat, protože v této věci nic nepodniká, v době, kdy jednání o výkupu pozemků trvají desítky let, protože se tomu nikdo nevěnuje, jsou návrhy typu budování protihlukových stěn kolem letiště utopií, který nepovede ke zmírnění negativních vlivů. V rámci vyhodnocení vlivů je třeba navrhovat reálná opatření, a pokud žádná neexistují, pak je třeba dát záměru červenou. Stejně tak opatření „zajistit splnění hlukových limitů v okolní zástavbě“ je výsměchem všem občanům, kteří v blízkosti záměru bydlí. Z veřejného projednání vyplynulo, že se má jednat o opatření typu úpravy leteckého provozu (tj. snížení počtu přistání a vzletání letadel, úprava směru přistání letadel, atd.). Občané však na tyto opatření neslyší, neboť již mnohokrát vedla MČ Brno-Tuřany jednání s ředitelem letiště o řešení situace, kdy dochází k nedodržování leteckého provozu (např. noční lítání při přípravě na pilotní zkoušky, přelety stíhaček, apod.). Tato jednání byla neúspěšná a k nedodržování předpisů dochází neustále. K tomu ještě dodáme, že je nepředstavitelné, pokud letiště vynaloží nemalé investice do

modernizace a zkapacitnění odbavení zboží, aby následně tuto činnost regulovala.

Shrnutí vyhodnocení kumulativních a synergických vlivů

Dle textové části vyhodnocení vlivů na životní prostředí Přílohy 2 na s. 409 dojde ke kumulativním vlivům se znečištěním ovzduší ze záměru DS10 (napojení Brněnské průmyslové zóny – Černovická terasa na DI), DS29 (obchvat Tuřan) a DG01 (veřejné logistické centrum). Z logiky věci pak vyplývá, že v případě, že realizací záměru dojde ke zhoršení současného stavu, a že je potřeba realizovat záměry DS10 a DS29, které také budou mít negativní vliv na ovzduší, avšak odvedou dopravu ze zastavěného území, je třeba dát přednost těmto dvěma. Domníváme se, že obce, ve kterých bydlíme, již nadále nezvládnou další nápor záměrů vyvolávající hluk a emise, protože neprobíhá dostatečná kompenzace formou výsadby zelených pásů, které pochyťají prachové částice a další škodliviny. Současně je třeba brát na zřetel, že letiště má svá ochranná pásma a jakékoliv výsadby ochranných pásů, ale i valů a protihlukových zdí se mohou stát nerealizovatelnými.

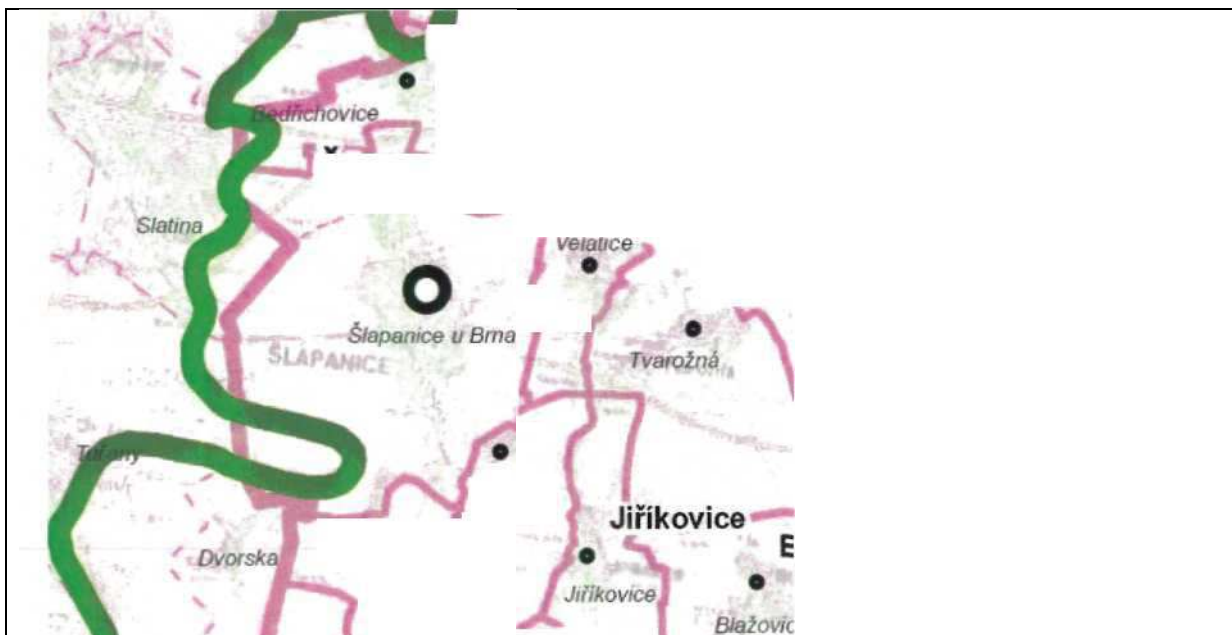
Hluková zátěž

Jak je uvedeno ve vyhodnocení vlivů na životní prostředí, „hluk patří obecně mezi faktory nejvíce snižující pohodu bydlení“. Hluk je vnímán různými jednotlivci různě. Právě proto chodí od občanů bydlících v okolí letiště k opakovaným stížnostem na překračování hluku. Velkou mírou je to způsobeno automobilovou dopravou – neexistencí obchvatu Tuřan a nekvalitní opravou komunikací II. a III. třídy Jihomoravským krajem. Nicméně nepřispívá k tomu ani legislativa. Ze zákona č. 49/1997 Sb. totiž vyplývá, že opatření ke snižování hluku může nařídít Ministerstvo dopravy, a to vydáním rozhodnutí o zavedení provozních opatření. Týká se to však pouze Letiště Václava Havla Praha, na kterém přistává a vzlétá více než 50 000 podzvukových proudových letadel. Tatáž legislativa ani nenařizuje brněnskému letišti každoroční monitoring a vydávání zprávy o hlukové situaci na letišti, a to právě proto, že nesplňuje oněch zmíněných 50 000 letů, ale „jen“ 30 902 (pohyby letadel celkem za hospodářský rok 2013 – 2014, zdroj: Pětiletý program rozvoje letiště Brno-Tuřany, aktualizace na období 1. 5. 2015 – 30. 4. 2020, s. 5)

Rozpor záměru DL01 se Šlapanicko-slavkovským krajinným typem

Textová část ve výroku kapitoly F. Stanovení cílových charakteristik krajiny, včetně územních podmínek pro jejich zachování nebo dosažení stanovují územní podmínky pro zachování nebo

dosažení cílových charakteristik jednotlivých krajinných typů. Záměr se nachází v 15. krajinném typu Šlapanicko-Slavkovském, kde je cílovou charakteristikou stanovena krajina historicky významné události (Areál bitvy u Slavkova}, krajina plochého až mírně vlněného reliéfu s dominantním zastoupením středně velkých bloků orné půdy v ukloněných polohách s pestřejší strukturou využití, aj. Současně požadavky na uspořádání a využití území jsou mj. podporovat zachování stávajícího zemědělského charakteru a úkolem je vytvářet podmínky pro ochranu volné krajiny a její rázovitosti. Domníváme se, že tento požadavek je se záměrem v rozporu a s ohledem na zákonnou ochranu krajinného rázu (zák. č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny), který je nadto v tomto místě podpořen jedinečným geniem loci díky dávné historii – bitvám císaře Napoleona. Časté jsou zájezdy Francouzů právě do těchto míst. Úkolem územního plánování má být naopak toto místo zachovat, a tím atraktivit i pro turisty.



Zábor zemědělského půdního fondu (dále jen „ZPF“)

Záměry DL01 a RDL01 jsou umísťovány především na půdách I. a II. třídy bonity, které jsou ze zákona chráněny. Územní plánování je prvním procesem, v rámci kterého se uvažuje o vynětí pozemků ze ZPF, a tedy následná zelená k zastavění hodnotné půdy. Domníváme se, že již v této situaci by mělo docházet k bránění zabírání další hodnotné půdy. Ve vyhodnocení vlivů je co do půdy – ZPF hodnocen záměr negativně: Přímý dlouhodobý trvalý a záporný vliv dostal „známku“ -1/-2. S ohledem na to, že dojde k trvalému odnětí pozemků ze ZPF, je měla by být známka přímo -2, tedy nejvyšší negativní významnost vlivu. Vyhodnocení kumulativních a synergických vlivů se k této zátěži staví následovně: „Úbytek ZPF v důsledku postupující urbanizace obcí a rozvoje veřejné infrastruktury a logistiky.“ Zde jde především právě o tu logistiku a je otázkou, zda stojí veřejný zájem, potažmo soukromý zájem výstavby logistických center nad veřejným zájmem ochrany zemědělského půdního fondu? Domníváme se, že nikoliv. Opatření u tohoto záměru na ochranu ZPF: „Minimalizovat trvalé i dočasné zábory ZPF“ je pak výsměchem celé ochrany půdy a zákona o ochraně zemědělského půdního fondu.

Na tomto místě vznášíme otázku, zda nejsou prostory v okolí letiště dostačující pro modernizaci a rozvoj letiště. Tím máme na mysli stávající pozemky zejména v západní části letiště, které jsou doslova zasypané navážkami asfaltu. **Domníváme se, že další zábor ZPF není účelný, neboť se v rámci letiště nachází pozemky, které je možné využít k jeho modernizaci (skládka asfaltu, vojenské hangáry, ve kterých se drží voda).** Podle našeho názoru navržené řešení nenaplnuje prioritu PÚR ČR (27)-vytvářet podmínky pro koordinované umísťování veřejné infrastruktury v území a její rozvoj s tím podporovat její účelné využívání v rámci sdílení struktury.



A.2.1 Požadujeme vysvětlení pojmu DL01 Modernizace letiště Brno-Tuřany a pojmu RDL01 Mezinárodní letiště Brno-Tuřany, rozvoj.

Odůvodnění: Výše jsme uvedli, že pojem modernizace letiště není dostatečně konkrétní a také není dostatečně vysvětlen ani v rámci odůvodnění (s. 177 Kapitoly G Odůvodnění) a domníváme se, že může být více konkretizován i v podrobnosti ZÚR JMK. Domníváme se, že pokud není blíže specifikováno, co se za záměrem skrývá, nebylo možné ani posoudit zda dojde k vlivům na životní prostředí. Z toho důvodu požadujeme v ZÚR JMK blíže specifikovat, co je pod pojmem modernizace letiště Brno-Tuřany myšleno. Nadto je v sousedství jedné plochy „modernizace“ letiště umísťována rezerva RDL01 „rozvoj“ letiště, která je v odůvodnění popsána velmi obdobně, jako záměr DLO1 (s. 257 Kapitoly G Odůvodnění). Není zřejmé, co se pod těmito pojmy myslí a zda obsahují to stejné. Podle našeho názoru pak nejdou posoudit ani vlivy na udržitelný rozvoj území.

Požadujeme tedy zpřesnit, co je myšleno pod větou: „Plocha je navržena s cílem vytvoření předpokladů pro další výhledový rozvoj mezinárodního letiště s přeshraničním dosahem, situovaném v OB3 metropolitní rozvojové oblasti Brno a jejím jádrovém území.“, která je uvedena v odůvodnění u obou záměrů.

A.2.2 Namítáme vyhodnocení vlivů na životní prostředí u záměru DL01 Modernizace letiště Brno-Tuřany pro nekonkrétnost záměru a pro chyby ve vyhodnocení.

Odůvodnění: Viz odůvodnění u námítky A.2 a A.2.1. Dále upozorňujeme na skutečnost, že ve vyhodnocení vlivů u záměru DLO1 v identifikaci vlivů (s. 406 Přílohy 2) se nepředpokládá, že záměr bude mít vliv na krajinu. S tímto zásadně nesouhlasíme a považujeme vyhodnocení vlivů za chybné.

A.2.3 Požadujeme podmínku přednostní realizace záměrů veřejně prospěšných staveb dopravní infrastruktury DS29 II/380 Tuřany, obchvat a obchvatu Chrlic a DS10 D1 Kývalka – Slatina před záměry DL01 a RDL01. Tuto podmínku požadujeme zapracovat do Kapitoly L Stanovení pořadí změn v území (etapizace).

Odůvodnění: Odkazujeme na enormní hluk v území, vysoké koncentrace polévatého prachu a další negativní vlivy uvedené výše v odůvodnění u námitek A.2 a A.3.

Pokračování odůvodnění k námitkám A.2 a A.3**Absence studie popisující rozvoj letiště**

Dále bychom chtěli upozornit na absenci jakékoliv rozvojové studie, která by sdělovala vize rozvoje letiště. Výše v odůvodnění dokládáme spíše pokles zájmu běžných letů z důvodu blízkosti letiště ve Vídni.

Ze studií je známá pouze Urbanistická studie rozvojových zón Letiště Brno-Tuřany, Černovická terasa a Šlapanice, Kovoprojekta Brno, a.s., Brno, 2006, která je však poplatná své době a je všeobecně známo, že studie má utopické návrhy a měla by být spíše z územně analytických podkladů vyřazena. Nehledě na to, že jak město Šlapanice, tak MČ Brno-Tuřany se dlouhodobě staví k výstavbě ploch pro průmysl negativně a studie před zástupci samosprávy tak neobstojí. Rozvoj letiště je ve studii popisován tak, že je v plánu v roce 2030 plánováno odbavit 1 mil. cestujících a dlouhodobá rezerva počítá se 4 mil. odbavenými cestujícími s maximem, který letiště pojme 8 až 10 mil. odbavených cestujících (s. 62 studie). Přitom, když se podíváme do Pětiletých plánů rozvoje letiště, počet odbavených cestujících na pravidelných letech byl v roce 2012-2013 na hodnocen cca 245 tisíc odbavených cestujících s doplněním: „Hospodářský rok 2012 – 2013 byl poznamenán úbytkem cestujících na pravidelných linkách. ... Celkově bylo odbaveno o 12 % méně cestujících než v předchozím hospodářském roce, a to 507 361.“ a v roce 2013-2014 došlo ještě k dalšímu poklesu odbavených cestujících na pravidelných letech, a to na 214 tisíc odbavených cestujících s doplněním: „Celkově bylo odbaveno o 10,2 % méně cestujících než v předchozím hospodářském roce, a to 460 325. Lze tedy počítat s tím, že pokud město Brno nebo Jihomoravský kraj nebudou výrazně dotovat spoje (např. nově se zavedla dotace na spoj do Mnichova), trend využití letiště Brno-Tuřany k osobní dopravě bude nadále klesat, či zůstane na stávajících číslech. Nelze předpokládat prognózy ze studie Kovoprojekty za reálné.

Je tedy otázkou, jakým směrem se letiště Brno-Tuřany bude ubírat. Nejasné indicie dávají právě ZÚR JMK, zřejmě dojde k rozvoji letiště směrem k nákladní dopravě. Ta však vyvolává velké nároky na kvalitní dopravní infrastrukturu, která však v území chybí. Je otázkou, proč ZÚR JMK nemají v podkladech pro Zadání ZÚR JMK zahrnuté právě Pětileté programy rozvoje letiště, které dávají relevantní informace k otázkám rozvoje letiště.

K rozvoji letiště existuje ještě jedna studie. Nese název „Výhledová studie rozvoje letiště Brno-Tuřany, Parolli s.r.o., 2000“ a jedná se o územně plánovací podklad, který sloužil jako jeden z podkladů pro výše uvedenou studii Kovoprojekty. Z vyjádření Majetkového odboru KrÚ JMK vyplývá, že studie pana arch. Parollka je podkladem pro územně plánovací dokumentaci. Avšak úředníci Majetkového odboru kraje opakovaně odmítají studii poskytnout a odmítli poskytnout také informace o tom, jaká konkrétní data jsou ze studie pro územně plánovací dokumentaci použita.

Plány na rozvoj letiště tak nejsou veřejnosti prezentovány, sic jsou navrhovány v ZÚR JMK. Jak jsme uvedli výše návrhy na modernizaci a rozvoj letiště (DL01 a RDL01) jsou tak zastřeny velkou nekonkrétností – bude se letiště rozvíjet pro osobní dopravu, nebo nákladní dopravu? Jak je možné bez odpovědi na tuto otázku hodnotit vlivy na udržitelný rozvoj území? (Odkaz na námitku A.2.1) Nadto uvádíme rozpor v potřebnosti odborného podkladu, kdy na požadavek přeřazení záměru RDZ10 (optimalizace a zkapacitnění železnice v úseku Chrlice – Sokolnice) v připomínce č. 3 spolku Čisté Tuřany, z. s. z května 2015 bylo odpovězeno: „Požadavku zástupce veřejnosti na přeřazení koridoru RDZ10 z územní rezervy do návrhu nemůže pořizovatel ZÚR JMK zatím vyhovět neboť neexistuje odborný podklad, na základě něhož lze předmětný záměr uvádět jako návrh.“ V tomto případě ze Seznamu podkladů Zadání ZÚR JMK vyplývá, že žádný podklad neexistuje, nebo nebyl použit, a přesto je do ZÚR JMK navrhován, a to dokonce návrhem (nikoliv rezervou, krom záměru RDL01). V souvislosti s tím, bychom chtěli dodat, že dle § 2 odst. 4 zákona č. 500/2004 Sb., správní řád v platném znění: „Správní orgán dbá, aby přijaté řešení bylo v souladu s veřejným zájmem a aby odpovídalo okolnostem daného případu, jakož i na to, aby při rozhodování skutkově shodných nebo podobných případů nevznikaly nedůvodné rozdíly.“ by měl orgán, který bude vypořádávat námitky dodržovat princip nerozdílnosti a k záměrům, ke kterým neexistují adekvátní podklady uvedené v podkladech k Zadání, by se měl postavit tak, že je ze ZÚR JMK vyjme.

Absence vyhodnocení negativního vlivu na konkurenceschopnost dalších letišť

ZÚR JMK by měli mít jedním z podkladů také to, jak je brněnské letiště schopné konkurovat zahraničním letišťům v okolí a tuzemským letišťům v rámci ČR. Tento požadavek je nepřímo nadnesen v Koncepci letecké

dopravy pro období 2015 – 2020 (s. 30 Koncepce): „Sítovou leteckou dopravu v okolních zemích ČR zajišťují především letečtí dopravci letecké aliance Star Alliance (Polsko, Německo, Rakousko), kteří zajišťují konektivitu i na evropských linkách včetně regionu východní a jihovýchodní Evropy, zejména přes Mnichov a Vídeň. Tato dvě letiště jsou pro přepravní trh ČR konkurenční i z pohledu vhodné dostupnosti povrchovou dopravou. ČR v minulosti ztratila dříve vybudovanou pozici Prahy jako přestupního bodu i v rámci evropských linek mezi východem, jihovýchodem a západem Evropy. To je patrné ze snižování podílu transferových cestujících na celkovém počtu odbavených cestujících. Pokles počtu transferových cestujících také souvisí s obchodní politikou leteckých dopravců, kteří využívají Letiště Václava Havla Praha jako uzlový (přestupní) bod.“

Domníváme se, že bez takového hodnocení je nedůvodné do území umisťovat záměry rozvoje, neboť se jedná o nesystémovost a rozpor s prioritou (27) PÚR ČR, potažmo s prioritami ZÚR JMK – např. (3), kdy hrozí odliv nabídek a poptávek z okolních center osídlení.

Závěrečné shrnutí

Vidíme vyčlenění ploch pro rozvoj letiště jako předčasný. Prioritní by mělo být realizace zkvalitnění železničních tahů a výstavba obchvatů, které přispějí k řešení neutěšeného stavu dopravy. Pokud se JMK zaměří na realizaci staveb, které jsou již v územních plánech měst a obcí zakomponovány několik let (např. obchvaty), přispěje k podpoře regionu, a tím výhledově i k podpoře trhu, který si sám bude klást požadavky na další zkvalitňování dopravní infrastruktury. Namísto toho se v ZÚR JMK navrhuje záměry, které nemají ani relevantní podklady, analýzy, strategie a vize. **Na druhé straně v těchto krocích vidíme nekonceptnost, která vyvolává další požadavky na dopravu, přičemž Jihomoravský kraj, ŘSD, SŽDC a Ministerstvo dopravy nejsou schopny dostát splnění závazků stanovených na začátku milénia v již zrealizovaných záměrech** (Brněnská průmyslová zóna Černovická terasa vs. její napojení na DI a vybudování obchvatu Tuřan, průmyslové zóny Šlapanice vs. nevyřešená doprava, nemodernizované železniční tratě, chybějící železniční zastávka u letiště, atd.).

A.4 Do kapitoly K textové části Odůvodnění ZÚR JMK požadujeme uvést celkovou výměru brownfieldů v rámci Jihomoravského kraje tak, aby bylo možné adekvátně vyhodnotit, zda dochází k naplnění principů územního plánování (15).

Odůvodnění: Domníváme se, že pokud nebude v ZÚR přehledně uvedena srovnávací tabulka s předpokládanými zábory ZPF (jiné, než dopravní a technické infrastruktury) a rozlohou brownfieldů v rámci Jihomoravského kraje, nelze pak účelně vyhodnotit naplnění cílů směřujících k ochraně ZPF (15) a domníváme se, že není možné adekvátně vyhodnotit vlivy na životní prostředí – v kategorii půda.

A.5 Nesouhlasíme se záměrem RDS32 Tuřany – Kobylnice, prodloužení II/152 (dříve nazývána Jihovýchodní tangentou, JVT Tuřany – Kobylnice) a požadujeme jeho vyřazení ze ZÚR JMK.

Odůvodnění: Opakovaně občané negují záměr výstavby Jihovýchodní tangenty, nově přejmenované na Tuřany – Kobylnice, prodloužení II/152. S Jihovýchodní tangentou jsme nesouhlasili jak ve zrušených ZÚR JMK, tak jsme se proti ní vymezovali v připomínkách návrhu ZÚR JMK v květnu 2015, Domníváme se, že tato komunikace nemá své opodstatnění. Komunikace taktéž nemá podporu Ministerstva dopravy, které se již dříve vyjadřovalo, že z jejich strany požadavek na výstavbu nezaznívá.

Tento záměr nemá dopravní opodstatnění, má pouze minimální pozitivní dopady na snížení intenzit dopravy na stávajících komunikacích procházejících intravilány místních částí – Tuřan a Dvorsk, naopak do území přivádí indukovanou dopravu, která by tudy jinak nejela – Jihovýchodní tangenta by se stala atraktivní nezpoptatněnou alternativou k DI a D2.

V současné době, kdy je problém se samotnou realizací obchvatu Tuřan a Chrlic, je do území umisťována další dopravní komunikace v podobě rezervy, která bude v územních plánech strašit po desetiletí.

Původně byla JVT zamýšlena jako komunikace umožňující dopravní obslužnost rozsáhlých průmyslových ploch Šlapanic, Tuřan a jiných. Aktuálně ale město Šlapanice zpracovává nový územní plán, ve kterém od těchto rozvojových ploch pro výrobu upustilo s ohledem na dlouhodobě nesouhlasná stanoviska Ministerstva životního prostředí (od roku 2001), a to kvůli mimořádně bonitním půdám. Jejich kvalitu potvrdil opakovaně i pedologický průzkum zpracovaný městem Šlapanice v roce 2013. Upozorňujeme na to, že argumentace

rozvojovými plochami v ZÚR přetrvává, např.: „... o napojení průmyslových center Šlapanicka ...“ (s. 162 Kapitoly G textové části Odůvodnění), nebo „Naopak je sledována taková strategie, aby rozvojové aktivity v tomto prostoru byly co nejvíce zpřístupněny od dálnice DI a dále nezatěžovaly v podélné ose území mezi dálnicemi DI a D2.“ (s. 236 Kapitoly G textové části Odůvodnění), a to i přes to, že o několik řádek se píše o tom, že původní koncepce jsou přehodnocovány: „Původně navrhované rozšíření dálnice v tomto úseku, včetně přestavby MÚK a umístění nové MÚK pro napojení sídel a rozvojového území jižně od dálnice DI, vyplývalo z původní koncepce rozvoje území a funkce dříve sledované jihovýchodní tangenty (JVT) s napojením na dálnici DI (MÚK Tvarožná). Vzhledem k tomu, že rozvojové záměry tohoto prostoru jsou v současné době přehodnocovány, mění se i funkce dříve sledované JVT.“ (s. 236 Kapitoly G textové části Odůvodnění). A proto:

A.5.1 Požadujeme ze všech textových částí ZÚR JMK (zejm. textová část odůvodnění) vypustit argumentaci potřebnosti záměrů z důvodu rozvojových ploch – průmyslových center Šlapanicka. A na základě vypuštění tohoto argumentu přehodnotit potřebnost námi namítaných komunikací.

Odůvodnění: Na základě výše uvedeného upozorňujeme na zásadní změnu v případě přístupu vedení města Šlapanic, které upouští od záměrů budování rozvojových ploch pro průmysl, a to na základě dlouhodobých stanovisek Ministerstva životního prostředí a potřeby ochrany zemědělského půdního fondu, kterou má také ZÚR JMK zakomponovanou ve svých prioritách (15). Tuto skutečnost je třeba zohlednit především v textové části ZÚR JMK.

Argumentace potřebnosti JVT je tak bezpředmětná a je potřeba od záměrů na JVT upustit. Nelze se opírat ani o generely krajských silnic, protože ty byly zpracovány právě s ohledem na masivní plochy výroby u Šlapanic.

Pokračování odůvodnění k námitce A.5:

Je třeba si uvědomit, že rezerva protíná významné krajinné prvky, prochází pozemky zařazenými do zemědělského půdního fondu s II. třídou bonity, která je chráněna zákonem č. 334/1992 Sb., o ochraně zemědělského půdního fondu, kdy v případech vynětí půd pro účely výstavby komunikací se za vynětí pozemků neodvávají žádné finance. Dochází tak ke zbytečné ztrátě kvalitní půdy pro projekty, které nejsou z hlediska dopravního potřeba.

Jednou z priorit územního plánování Jihomoravského kraje pro zajištění udržitelného rozvoje území v Kapitole A (10) je: „Nástroji územního plánování podporovat přístupnost a prostupnost krajiny, zejména důsledně předcházet zneprůchodnění území a fragmentaci krajiny.“ Domníváme se, že územní rezerva RD32 je právě jedním ze záměrů, které nerespektují tuto prioritu. Priorit, které tato rezerva porušuje, je ale více, např. prioritu (9) optimalizovaná obslužnost, (12) kvalitní podmínky pro ochranu zdraví lidí, (13) minimalizace vlivu nových záměrů, (15) ochrana kvalitní zemědělské půdy.

Tento úsek dříve nazývaný Jihovýchodní tangenty je nevhodný i z hlediska ochrany krajinného rázu v oblasti Slavkovského bojiště, přičemž požadavky na uspořádání a využití území Šlapanicko-slavkovského krajinného typu (380) jsou „podporovat zachování stávajícího zemědělského charakteru území“ a úkolem územního plánování je mj. „vytváření územních podmínek pro ochranu volné krajiny a její rázovitosti“. Tento záměr způsobuje pravý opak.

A.6 Požadujeme upravit vymezení záměru DS24 Obchvat Chrlic, prodloužení II/152 (dříve „Jihovýchodní tangenta“) tak, aby bylo umožněno využití stávající komunikace (Davídkova – Roviny).

Odůvodnění: V květnu 2015 jsme vznášeli následující připomínku k návrhu ZÚR JMK: „Požadujeme upravit vymezení záměru DS24 („Jihovýchodní tangenta“) tak, aby bylo umožněno i využití stávající komunikace {Davídkova – Roviny} a doporučujeme záměr přejmenovat na „Chrlice – obchvat“. Tato naše připomínka byla vyhověna jen z části, a to převzetím názvu. Trasování, které je důležitější, nežli název, zůstalo bohužel stejné.

Požadavky na úpravu trasování východní části obchvatu Chrlic

Z grafické části ZÚR JMK vyplývá, že pro obchvat není využívána ulice Davídkova tak, jak jsme požadovali v naší původní připomínce. Naopak, je v plánu zábor dalších půd I. a II. bonitní třídy a zásah do významného krajinného prvku Dvorský potok (VKP ze zákona). Současně upozorňujeme, že v identifikaci ovlivnění Vyhodnocení vlivů na životní prostředí není hodnoceno, že by záměr měl mít dopad na biologickou rozmanitost, faunu a floru. Toto tvrzení odmítáme, z toho důvodu:

A.6.1 Namítáme vyhodnocení vlivů na životní prostředí u záměru DS24 Obchvat Chrlic, prodloužení II/152

pro chyby ve vyhodnocení

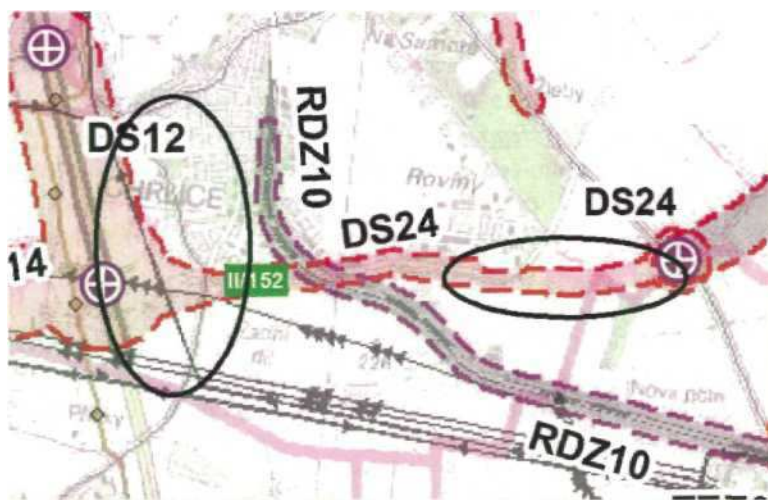
Odůvodnění: Dvorský potok jedním z významných vodních toků nacházejících se v MČ Brno-Chrlice, na který je vázáno mnoho vodních druhů živočichů. Tato skutečnost nebyla ve vyhodnocení vlivů zohledněna.

Pokračování odůvodnění k námitce A.6:

Rozpor s podporou cyklistické dopravy

Současně je část záměru v rozporu s tvrzením: „ZÚR JMK respektují a územně vymezují vedení mezinárodních cyklistických koridorů Brno – Vídeň,...“, neboť část záměru DS24, kterou rozporujeme, se překrývá se záměrem Cyklostezka Brno – Vídeň (170), konkrétně s odbočkou z 5, EV9, CS B-W, Greenway K-M-W, kterou je v plánu využít pro napojení MČ Brno-Chrlice, MČ Brno-Tuřany, Šlapanice, a propojit tak tento mezinárodní cyklistický koridor na další významné cyklistické trasy.

Obchvat Chrlic v dnešní době v omezené podobě funguje, pro jeho bezproblémovou funkci stačí odstranit některé bodové závady – upravit křižovatky a podjezd pod železniční trať a rozšířit vozovku. Výstavba nového trasování komunikace je kontraproduktivní, neboť bude zamezovat řešení bodových závad, které by obchvat Chrlic zfunknili. Nadto nové trasování obchvatu naráží na likvidaci VKP – Dvorského potoka, o čemž jsme psali dříve.



■A.7 Nesouhlasíme ukončením záměru DS14 D52/JT Rajhrad – Chrlice II (D2), tzv. Jižní tangenty novým dálničním sjezdem jihozápadně od Chrlic. Požadujeme ukončení záměru DS14 na stávajícím sjezdu z dálnice D2 u Olympie, tak jak bylo původně plánováno. Tento náš návrh je v souladu s našimi požadavky v námitce A.6.

Odůvodnění: S ohledem na to, že Jihovýchodní tangenta není již v současné době potřebná (v prostoru Tuřany – Šlapanice nejsou navrhovány průmyslové zóny), je její část v ZÚR JMK vedená rezervou (RDS32). S ohledem na to, že nesouhlasíme s realizací Jihovýchodní tangenty a požadujeme do ZÚR JMK znázornit „pouze“ obchvat Chrlic s trasováním Davídkova – Roviny, považujeme za důležité, aby i napojení obchvatu Chrlic bylo v režimu realizovatelnosti záměru. To je, **požadujeme, aby byl obchvat Chrlic napojen na Jižní tangentu na dálnici D2 u Olympie, následně veden po Davídkově a vyústěn na ulici roviny, kde by navazoval na obchvat Tuřan.** Naše návrhy opíráme o časovou a finanční realizovatelnost v dohledné době. Využitím stávající komunikace – vyřešením bodových závad dojde k rychlému řešení neutěšené dopravní situace v MČ Brno-Chrlice a Brno-Tuřany.

A.8 Požadujeme přeřazení záměru RDZ10 Trať č. 300, optimalizace a zkapacitnění v úseku Chrlice – Sokolnice“ z územních rezerv do návrhu.

Odůvodnění: Městské části mají zájem na zatraktivnění příměstské dopravy. Část autobusů v rámci IDS JMK bývá přetížena (směr ze Sokolnic). Cílem by mělo být zefektivnění dopravy, k čemuž může posloužit právě zdvojkolejnění železnice v úseku Brno. Navíc kolejová doprava přispívá k nezatěžování znečištění ovzduší,

kteří je na území městských částí Brno-Tuřany vysoké. Optimalizace a zdvojkolejnění železniční trati Brno – Chrlice – Sokolnice, vč. zřízení nových zastávek, zatraktivní dopravu po železnici a pomůže tak snížit zatížení MČ Tuřany individuální automobilovou dopravou. Realizace tohoto záměru je potřebná v co nejkratší době. **Domníváme se, že odborný podklad, který vyžaduje Jihomoravský kraj, není pro potřeby ZÚR JMK potřeba, neboť by byl v podrobnosti pod potřeby ZÚR JMK.** Nadto uvádíme, že v případě umístění záměru DL01 také neexistuje podklad, avšak záměr je do území umisťován. V případě záměru RDZ10 Trať 300 se jedná o modernizaci a zkapacitnění stávajícího vedení kolejí, nikoliv umisťování nové trasy do území.



A.9 Požadujeme stanovení podrobné územní studie pro území vymezení MČ Brno-Chrlice, MČ Brno-Tuřany, MČ Brno-Slatina, město Šlapanice do úkolů ZÚR JMK.

Odůvodnění: V souvislosti se všemi plánovanými záměry v okolí výše uvedených městských částí a města Šlapanice upozorňujeme, že Vyhodnocení vlivů ZÚR JMK na udržitelný rozvoj území identifikovalo oblast Tuřany – Šlapanice jako oblast problematickou pro zdraví obyvatel vzhledem k významné kumulaci dopravních záměrů a doporučuje řešit toto území v podrobné územní studii s detailní specifikací podmínek umístění jednotlivých staveb. Z toho důvodu požadujeme zařadit povinnost zpracování podrobné územní studie s detailní specifikací podmínek umístění jednotlivých staveb.

V celkovém záměru Vyhodnocení vlivů ZÚR JMK z hlediska vlivů na životní prostředí vyplývá (s. 256 Kapitoly A.12 textové části vyhodnocení vlivů) upozornění na „nutnost urychleného prověření a dořešení problematiky uspořádání nadřazené dálniční a silniční sítě v jádrovém území 083 metropolitní rozvojové oblasti Brno, které je vymezeno jako plocha, ve které se ukládá prověření změn jejího využití územní studií“. **Domníváme se, že bez vyřešení problematiky dopravní sítě v rámci OB3 není možné adekvátně posoudit vlivy na životní prostředí u záměrů, které jsou v oblasti Tuřany – Šlapanice navrhovány.**

A.10 Požadujeme, aby ZÚR JMK stanovily podmínky pro rozvoj obcí v metropolitní rozvojové oblasti Brno s cílem omezit neřízenou rezidenční i komerční suburbanizaci.

Odůvodnění: Tento požadavek jsme vznesli již v květnu 2015. Pripomínka byla vypořádána tak, že pořizovatel nemůže připomínce vyhovět, neboť ZÚR JMK nedisponují nástroji pro regulaci územního rozvoje obcí. S tímto tvrzením nesouhlasíme. Neboť jsou-li záměry sousedních obcí natolik významné, že realizací záměru ovlivňují například dopravu v sousedním území, pak je nutné řešit i tuto problematiku. Územní plánování má mnoho nástrojů k regulaci suburbanizace – v rámci priorit si může tento úkol vyčlenit a stanovit podmínky pro podřízenou územně plánovací dokumentaci. Pokud ZÚR JMK na tuto problematiku absentují, dostaneme se do fáze, kdy územní plány obcí budou žalovat sousední obce, neboť často jejich námitky nejsou zohledňovány (např. výstavba v záplavové zóně v katastru obce Modřice a jejich vliv na odtokové poměry a zástavbu v MČ Brno-Chrlice, Brno-Jih, Brno-Tuřany).

A.11 Nesouhlasíme se záměrem LAPVR01 lokalita Čučice, tj. plochy morfologicky, geologicky

a hydrogeologicky vhodné pro kumulaci povrchových vod – lokalita Oslavka. Požadujeme do vyhodnocení vlivů – upozornění SEA zahrnout také minimalizaci vlivu na duchovní potenciál lokality (genius loci).

Odůvodnění: Jsme si vědomi, že záměr vychází z PÚR ČR a z „Generelu území chráněných pro akumulaci povrchových vod a základních zásad využití těchto území“. Touto cestou vznášíme nesouhlas k celému dokumentu. Je naprostou utopií vyčlenit v rámci ČR v řádech desítky prostorů, kde se vytvoří hráze a zaplaví údolí (dříve v řádu stovek záměrů (cca 206)). Do ZÚR JMK tak nejsou vkládány výsledky dlouholetých výzkumů, že nejlepší voda je ta zadržena v půdě – luční porosty a listnaté lesy. Stát má jít cestou podpory primárního sektoru – živočišné výroby, která si klade nároky na výrobu rostlinnou, zejména píce, které pomáhají zadržovat vodu v krajině. Dále máme jít cestou podpory mokřadů, vytvářením zasakovacích průběhů ve spádních na zemědělsky obhospodařovaných pozemcích, obnovy remízů a úpravou osevních postupů, které významně napomohou k zadržování vody v krajině. Namísto toho se ubíráme cestou zátopů velmi cenných území – co do fauny, flóry, ale i jedinečného horninového prostředí. Záměr je v přímém rozporu s ochranou přírody a krajiny a s ochranou hodnot krajinného rázu jedinečného území, neboť obdobné údolí jsme si nechali zaplavit kvůli záměru výstavby JE Dukovany. Záměr je také v rozporu s lesním zákonem č. 289/1995 Sb., v platném znění.

Současně má údolí Oslavky také velmi cenný rekreační potenciál, který vychází z historie – zejména období první republiky a socialismu, kdy vznikaly trampské osady a lidé utíkali z měst a od věčného špehování příslušníky StB za hranice města Brna právě do okolí řek Jihlavy a Oslavy. Z toho důvodu požadujeme hodnocení nejen vlivu na životní prostředí – vlivu na ochranu rostlin a živočichů, lesa ale i vyhodnocení ztráty nehmotného kulturního dědictví.

A.12 Jsou v ZÚR JMK vymezovány artézské vody, resp. jejich ochrana? Pokud ne, z jakého důvodu?

Odůvodnění: Velká část Brna se nachází nad zásobníkem pitné vody – artézských vod. Máme za to, že se na jejich ochranu bere malý ohled, neboť se považují již za znečištěná a nevyužitelná. S ohledem na teroristické útoky však jejich význam může narůstat, jak o tom píše mj. geolog Milan Čáslavský (<http://www.cisteturanv.cz/Studie/nazory-odborniku/> – Artézské vody v brněnské kotlině, Veronica č. 1/2009, s. 12 – 14).

A.13 Požadujeme, aby byla územní studie zpracována bezodkladně, tj. zadána hned, nikoliv až po vydání ZÚR JMK.

Odůvodnění: Domníváme se, že není potřeba čekat na vydání ZÚR JMK. Je všeobecně zřejmé, že v okolí Brněnské aglomerace je veliký problém s dopravou. Existuje nespočet různých druhů studií. Dosud však nedošlo k jejich sesumírování, případnému doplnění chybějících informací a celkové analýze. Domníváme se, že tato činnost měla běžet zároveň, při zpracovávání ZÚR. Domníváme se, že Jihomoravský kraj měl k tomuto přistoupit zodpovědně a vyčlenit na územní studii ze svého rozpočtu finance a v případě potřeby nabrat na dobu určitou také úředníky, kteří by měli čas se věnovat výhradně pořizování studie. V této době již mohla být zpracována a mohla sloužit také jako územně analytický podklad právě pro nový územní plán města Brna a územní plány dalších obcí. Domníváme se, že není třeba čekat na vyhodnocení námitek a připomínek a na samotné schválení ZÚR JMK, ať už bude v říjnu 2016 nebo v lednu 2017. Zvýše uvedených důvodů **požadujeme zahájení prací na studii již nyní**. Na studiích jiných záměrů umístovaných do ZÚR JMK se také pracuje již nyní. **Požadujeme, aby k zadání studie byly přizvány také dotčené obce, města, městské části a další subjekty, neboť i tyto mají v šuplících velké množství dat, které by mohly přispět k vyhodnocení a dobrému řešení území dotčeného pořízením územní studie.**

A.14 Požadavky na zpracování a úpravu priorit územního plánování Jihomoravského kraje v ZÚR JMK

A.14.1 Ve výrokové části ZÚR JMK – v Kapitole A Stanovení priorit územního plánování Jihomoravského kraje pro zajištění udržitelného rozvoje území včetně zohlednění priorit stanovených v politice územního rozvoje požadujeme upravit republikovou prioritu uvedenou v PÚR ČR v kapitole 2. Republikové priority územního plánování pro zajištění udržitelného rozvoje území (s. 15) následovně: (15) Při plánování rozvoje oblastí, os a center dbát na rozvoj primárního sektoru při zohlednění ochrany kvalitní zemědělské půdy a ekologických funkcí krajiny. Po zpracování této priority požadujeme její zohlednění i v následujících kapitolách.

Odůvodnění: Jihomoravský kraj má v rámci České republiky jedny z nejcennějších půd (Půda I. a II. třídy bonity je chráněna zákonem č. 334/1992 Sb., o ochraně zemědělského půdního fondu, v platném znění.

Zákon však k ochraně nepostačuje a je třeba dalších silných nástrojů, jakými jsou např. územně plánovací dokumentace.). Je potřeba je chránit před neúměrnou zástavbou a podporovat záměry, které by mohly být realizovány v tzv. brownfieldech.

A.14.2 Do výrokové části ZÚR JMK – do Kapitoly A Stanovení priorit územního plánování Jihomoravského kraje pro zajištění udržitelného rozvoje území včetně zohlednění priorit stanovených v politice územního rozvoje požadujeme zpracovat republikovou prioritu uvedenou v PÚR ČR v kapitole 2. Republikové priority územního plánování pro zajištění udržitelného rozvoje území (s. 15): Vytvářet předpoklady pro polyfunkční využívání opuštěných areálů a ploch (tzv. brownfields průmyslového, zemědělského, vojenského a jiného původu). Hospodárně využívat zastavěné území (podpora přestaveb, revitalizací a sanaci území) a zajistit ochranu nezastavěného území (zejména zemědělské a lesní půdy) a zachování veřejné zeleně, včetně minimalizace její fragmentace s cílem omezit negativní důsledky suburbanizace. Po zpracování této priority požadujeme její zohlednění i v následujících kapitolách.

Odůvodnění: V rámci Jihomoravského kraje se nachází velké množství brownfieldů. Mnoho z nich je místního charakteru, a proto nejsou v rámci ZÚR vyčleněny. Avšak považujeme za důležité, aby se ZÚR JMK touto problematikou zabývaly. V roce 2013 si spolek Čisté Turany, z. s. u Jihomoravského kraje vyžádal přes zákon o svobodném přístupu k informacím kopii schváleného seznamu brownfieldů, který sloužil k zapracování do dokumentu ÚAP JMK. V dokumentu bylo vymezeno jako brownfield pouze Vojenské cvičiště Pánov v okrese Hodonín o rozloze 100 ha <http://www.vets.estranky.cz/clankv/voienske-prostory-jihomoravskv/posadkove-Cviciste-hodonin-mestska-Cast-panov.html>). Ze starších webových stránek vyplývá, že areál nadále chátrá a že byl areál zařazen do programu NATURA. Nicméně je známo, že určité vlivy (rozrývání drnu) mohou napomoci přírodě. Je tedy otázkou, zda by část areálu nebylo záhodno využívat ke sportovním účelům (offroad akce – např. <http://pistovskemokradv.cz/>) a k ochraně přírody současně a další části velkého areálu využívat jinak. Je účelné, aby se v rámci ZÚR JMK více dbalo na využití opuštěných areálů, které by měly být v lepším případě polyfunkční. Dalším areálem vhodným k sanaci je areál ICEC ve Šlapanicích (<http://www.brownfieldy-imk.cz/detail/7id-3405>). Další areály v Jihomoravském kraji není třeba vyjmenovávat, jsou přístupné například zde: <http://www.brownfieldy-imk.cz/>. Je však potřeba uvést, že by některé areály nepřesahují svou rozlohou více území, nebo nejsou nadmístního významu, a tak se nedostanou do ZÚR JMK, přesto je potřeba pomoci kraje vytvořit v rámci územně plánovací dokumentace takové podmínky, aby potenciální investoři měli zájem takové areály využívat a nestavět na zelené louce.

A.14.3 Do výrokové části ZÚR JMK – do Kapitoly A Stanovení priorit územního plánování Jihomoravského kraje pro zajištění udržitelného rozvoje území včetně zohlednění priorit stanovených v politice územního rozvoje požadujeme zpracovat republikovou prioritu uvedenou v PÚR ČR v kapitole 2. Republikové priority územního plánování pro zajištění udržitelného rozvoje území (s. 17): Pro zajištění kvality života obyvatel zohledňovat nároky dalšího vývoje území, požadovat jeho řešení ve všech potřebných dlouhodobých souvislostech, včetně nároků na veřejnou infrastrukturu. Návrh na ochranu kvalitních městských prostorů a veřejné infrastruktury řešit ve spolupráci veřejného i soukromého sektoru se zapojením veřejností. Po zpracování této priority požadujeme její zohlednění i v následujících kapitolách

Odůvodnění: Upozorňujeme tím na skutečnost, která se děla historicky a děje se i nadále. Například Vláda ČR svým usnesením č. 970 + 3P ze dne 4. října 2000 souhlasila s vybudování Brněnské průmyslové zóny – Černovická terasa. Současně uložila mj. „ministru dopravy a spojů ve spolupráci se Státním fondem dopravní infrastruktury zabezpečit výstavbu dopravního napojení území Brněnské průmyslové zóny s termínem dokončení v roce 2005“! Jak je vidět, téměř nejvyšší orgán státu uložil úkoly na vybudování důležitého dopravního napojení a ani po 11 letech dosud průmyslová zóna na Černovické terase vybudována není a další rozvojové záměry se v ZÚR JMK plánují.

V ZÚR JMK absentuje pojem „kvalitní urbanismus“, tedy urbanismus, který s sebou přináší principy dobrého fungování měst a aglomerací, dobrého prostorového plánování, kvalitního dopravního napojení apod. A proto:

A.12.3.1 Požadujeme doplnění výše uvedené priority a doporučujeme pro potřeby ZÚR JMK vytvoření pojmu „kvalitní urbanismus“, nebo jakéhokoli jiného pojmenování principů urbanismu a jejich definic a zanesení tohoto pojmu do ZÚR JMK (vč. do seznamu zkratk).

Odůvodnění: Domníváme se, že v ZÚR JMK absentuje řešení ochrany a vůbec tvorby kvalitních městských prostorů. Jedná se o záležitost, která je jen zdánlivě pod měřítko řešení ZÚR JMK. Přesto,

budou-li ZÚR JMK podporovat kvalitní urbanismus, který vytváří předpoklady pro multifunkční využití území (tj. např. plochy pro bydlení s občanskou vybaveností, dobře dopravně řešené), budou tak řešit problematiku nadměrné dopravy, která zatěžuje území hlukem a znečišťuje ovzduší.

A.14.4 Do výrokové části ZÚR JMK – do Kapitoly A Stanovení priorit územního plánování Jihomoravského kraje pro zajištění udržitelného rozvoje území včetně zohlednění priorit stanovených v politice územního rozvoje požadujeme zpracovat republikovou prioritu uvedenou v PÚR ČR v kapitole 2. Republikové priority územního plánování pro zajištění udržitelného rozvoje území (s. 15): Při změnách nebo vytváření urbánního prostředí předcházet prostorově sociální segregaci s negativními vlivy na soudržnost obyvatel. Analyzovat hlavní mechanismy, jimiž k segregaci dochází, zvažovat existující a potenciální důsledky a navrhnout při územně plánovací činnosti řešení, vhodná pro prevenci nežádoucí míry segregace nebo snížení její úrovně. Po zpracování této priority požadujeme její zohlednění i v následujících kapitolách.

Odůvodnění: Do územních plánů by se měly dostávat také principy kvalitního urbanismu. Segregace obyvatel přináší spoustu problémů. Například v rámci Brna běží historicky některé projekty na budování dalších uniformních sídlišť (např. Výstavba Ovčírny, MČ Brno-Chrlice a MČ Brno-Tuřany), které mají být v řádech tisíců obyvatel. Jsme si vědomi, že výstavby nových čtvrtí jsou většinou pod podrobnost ZÚR a nelze je zobrazovat do výkresové části. Přesto se domníváme, že by měly být zaznamenány aspoň v textové části, a to v prioritách územního plánování tak, aby se zejména města mohla opírat o závazný dokument, jako je ZÚR JMK

A.14.5 Do výrokové části ZÚR JMK – do Kapitoly A Stanovení priorit územního plánování Jihomoravského kraje pro zajištění udržitelného rozvoje území včetně zohlednění priorit stanovených v politice územního rozvoje požadujeme zpracovat republikovou prioritu uvedenou v PÚR ČR v kapitole 2. Republikové priority územního plánování pro zajištění udržitelného rozvoje území (s. 18): Při stanovování urbanistické koncepce posoudit kvalitu bytového fondu ve znevýhodněných městských částech a v souladu s požadavky na kvalitní městské struktury, zdravé prostředí a účinnou infrastrukturu věnovat pozornost vymezení ploch přestavby. Po zpracování této priority požadujeme její zohlednění i v následujících kapitolách.

Odůvodnění: Tato priorita se týká spíše měst, ve kterých díky dramatickému historickému vývoji docházelo k segregaci obyvatel a následnému úpadku čtvrtí. Jedná se také ale o případy, kdy územní plánování na řady desítky let zakomponovaly do území dopravní tahy přes obytné čtvrti, které se tak dostaly do situace, že se do bytového fondu přestalo investovat, jak ze strany soukromých vlastníků, tak ze strany měst. Jedná se o veliký problém, který je potřeba popsat a mít pro něj v územně plánovací dokumentaci podporu.

A.14.6 Do výrokové části ZÚR JMK – do Kapitoly A Stanovení priorit územního plánování Jihomoravského kraje pro zajištění udržitelného rozvoje území včetně zohlednění priorit stanovených v politice územního rozvoje požadujeme zpracovat republikovou prioritu uvedenou v PÚR ČR v kapitole 2. Republikové priority územního plánování pro zajištění udržitelného rozvoje území (s. 15): 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 komunikovat s obyvateli území a s jeho uživateli a hledat vhodná řešení v souladu s cílovými charakteristikami krajiny. Po zpracování této priority požadujeme její zohlednění i v následujících kapitolách.

Odůvodnění: Další z priorit PÚR ČR, která napomáhá nejen k budování lepší spolupráce prací na územně plánovací dokumentaci (ZÚR, územních plánů, regulačních plánů), ale i vytváří podmínky k tomu, aby sloužily územní plány lidem, ne se stali lidé vězni územního plánu. Tato priorita je současně v souladu s prioritou (22) Podporovat zapojení orgánů územního plánování kraje do spolupráce na utváření národních a nadnárodních plánovacích iniciativ, programů, projektů a aktivit, které ovlivňují rozvoj kraje a vyžadují konkrétní územně plánovací prověření a koordinaci.

A.14.7 Do výrokové části ZÚR JMK – do Kapitoly A Stanovení priorit územního plánování Jihomoravského kraje pro zajištění udržitelného rozvoje území včetně zohlednění priorit stanovených v politice územního rozvoje požadujeme zpracovat republikovou prioritu uvedenou v PÚR ČR v kapitole 2. Republikové priority územního plánování pro zajištění udržitelného rozvoje území (s. 17): Vymezovat zastavitelné plochy v záplavovém území a umísťovat do nich veřejnou infrastrukturu lze jen ve výjimečných a zvláště odůvodněných případech. Po zpracování této priority požadujeme její zohlednění i v následujících

kapitolách

Odůvodnění: Jihomoravským krajem protékají 4 významné řeky – Dyje, Morava, Svratka a Svitava – Ale i další významné, například Oslava, Jihlava, Rokytná. S ohledem na nekončící zásahy do krajiny dochází k častým výkyvům počasí, které s sebou přináší jak sucha, tak povodně. V současné době neustále dochází k výstavbě v záplavových zónách. Jedná se zejména o záměry, které nejsou nezbytně nutné – např. výstavba obchodních center v záplavovém území řeky Svratky a Svitavy pod Brnem. Je potřeba v územní plánovací dokumentaci nastavit principy a pravidla, která budou přejímána do nižšího stupně územního plánování až k následnému (ne)povolování staveb

A.14.8 Ve výrokové části ZÚR JMK – v Kapitole A Stanovení priorit územního plánování Jihomoravského kraje pro zajištění udržitelného rozvoje území včetně zohlednění priorit stanovených v politice územního rozvoje je uvedeno (s. 13, priorita (5)): „Nástroji územního plánování vytvářet podmínky k podpoře principu integrovaného rozvoje území, zejména měst a obcí (představujícího objektivní a komplexní posuzování a následné koordinování prostorových, odvětvových a časových hledisek).“ Tato priorita je naprosto nesrozumitelná a požadujeme její přeformulování

Odůvodnění: S ohledem na volená cizí slova a s ohledem na složitost věty není jasné, co je touto prioritou konkrétně myšleno. Je tím myšleno, aby obce vzájemně více komunikovali a na rozvoji daného území se podílely společně?

A.14.9 Ve výrokové části ZÚR JMK – v Kapitole A Stanovení priorit územního plánování Jihomoravského kraje pro zajištění udržitelného rozvoje území včetně zohlednění priorit stanovených v politice územního rozvoje je uvedeno (s. 15, priorita (16 d)): „Podporovat stabilizaci a rozvoj hospodářských funkcí a sociální soudržnosti v území kraje. Zvláště v metropolitní rozvojové oblasti Brno a rozvojových osách vymezených podle politiky územního rozvoje a v rozvojových oblastech a rozvojových osách nadmístního významu usilovat o koordinaci ekonomických, sociálních a environmentálních požadavků na uspořádání území. Dbát zvláště na: d) vytváření územních podmínek pro rozvoj aktivit rekreace, cestovního ruchu, turistiky a lázeňství na území kraje, s cílem zabezpečit potřeby jejich rozvoje v souladu s podmínkami v dotčeném území a s využitím kulturního potenciálu území při zachování a rozvoji jeho kulturních hodnot.“ Požadujeme vypustit slovo lázeňství

Odůvodnění: Na Jižní Moravě neexistuje přirozená oblast lázeňství. Lázně Lednice a Pasohlávky jsou naprosto novým projektem vyvolávajícím obrovské náklady z veřejného rozpočtu s nejistým výhledem. Domníváme se, že toto není směr, kterým by se Jihomoravský kraj měl ubírat. Jihomoravský kraj má potenciál v zemědělství, ve vinohradech a historických osídleních, do kterých by neměly být vnášeny prvky charakteristické pro jiné typy krajín. Domníváme se, že podpora lázeňství je v rozporu s prioritou (14)

nutno vložit text dalších námitek

A.15 Požadavky na Úkoly územního plánování

A.15.1 Požadujeme do tabulky na s. 192 (Kapitola F Textové části Výroku) do Úkolů územního plánování doplnit ochranu krajinného rázu nejen na území přírodních parků.

• Vytvářet podmínky pro důslednou ochranu krajinného rázu urbanizovaného území.

Tentýž požadavek požadujeme doplnit do Úkolů územního plánování do textové části Výroku, Kapitoly F na str. 189 (379).

Odůvodnění: Územní podmínky pro důslednou ochranu krajinného rázu by se měly vytvářet pro celé území, nikoliv jen přírodní parky, i když ochrana krajinného rázu v přírodních parcích je důležitá.

A.15.2 Požadujeme do tabulky na s. 20 – 21 (Kapitola B Textové části Výroku) do Úkolů územního plánování doplnit požadavky na řešení cyklodopravy.

• Vytvářet územní podmínky pro rozvoj cyklodopravy.

Tentýž požadavek požadujeme doplnit do Úkolů územního plánování do textové části Výroku, Kapitoly F na str. 189 (379) a str. 192 (393).

Odůvodnění: Je sice nad podrobnost ZÚR JMK vyčleňovat v území trasy cykloopatření mezi jednotlivými malými obcemi, městskými částmi apod. Přesto by ZÚR JMK na tuto oblast měl myslet, a to právě prostřednictvím úkolů pro podrobnější územně plánovací dokumentaci. Tento návrh je v souladu s prioritou ZÚR JMK (4) 3 (8).

A.15.3 Požadujeme do tabulky na s. 189 (379) a str. 192 (393) (Kapitola F Textové části Výroku) do Úkolů územního plánování doplnit požadavky na řešení veřejné dopravy.

■ Vytvářet územní podmínky pro rozvoj veřejné dopravy.

Odůvodnění: Zejména okrajové části brněnské metropole jsou zatíženy dojížděnou za prací z okolních obcí. Obyvatelé okolních obcí využívají zejména IAD. Tato pak přispívá výrazným způsobem ke zhoršování kvality ovzduší a k hluku. Cílem by měla být podpora veřejné dopravy. S rozvojem železniční sítě může vzrůstat možnost využití stávající železnice k příměstskému dopravování osob. Domníváme se, že tato problematika je natolik široká a nadto ji má Jihomoravský kraj velmi propracovanou – IDS JMK – že si zaslouží zvláštní pozornost také v úkolech pro územní plánování.

A.15.4 Ve výrokové části ZÚR JMK – v Kapitole I Vymezení ploch a koridorů, ve kterých se ukládá prověření změn jejich využití územní studií je uvedeno (s. 272, (438): „Zpracování územní studie koordinovat s přípravou návrhu nového ÚP Brna.“ Požadujeme, aby se územní studie korigovala také s územními plány dalších obcí, kterých se územní studie dotýká.

Odůvodnění: Brno není jediným městem, které pořizuje nový územní plán města Brna, ale také třeba Šlapanice, Modřice apod. Je třeba se zabývat všemi novými územními plány, nad jejichž územím se zpracovává územní studie a využívat jejich data.

A.16 Požadavky na Kapitulu O. Seznam použitých zkratk:

- Požadujeme ve zkratkách stručně vysvětlit, co je: „bike and ride“, „park and ride“, „kiss and ride“, neboť tyto pojmy jsou zřejmé v odborné veřejnosti, nebo úzkém spektru zainteresované veřejnosti. Pro laika považujeme pojmy za nesrozumitelné.
- Zkratka Sb. je vysvětleno jako „sbírka“. Ve skutečnosti se jedná o Sbírku s velkým es a je tím myšlena Sbírka zákonů. I z toho důvodu je za číselným údajem psáno velké S, tedy Sb.
- Rozdíl v uvedení zkratk: „TV = těžká motorová vozidla celkem“, „SV = všechna motorová vozidla celkem (součet vozidel)“. U TV tak chybí ve vysvětlivce v závorce uvedené (těžká vozidla).
- U vysvětlení zákonů je vždy uvedeno „ve znění pozdějších předpisů ...“, vyjma zákona č. 254/2001 Sb., kde je uvedeno „v platném znění“.
- Text ZÚR by měl být srozumitelný pro širokou veřejnost, bylo by vhodné vyhýbat se cizí řeči (být latině), např. „in spe“ – v budoucnosti.
- Otázkou je, proč u značení biocenter a biokoridorů se nevychází ze zvyklostí – např. označování biocenter a biokoridorů v územních plánech, ale i literatuře, kde biokoridor mívá zkratku Bk (resp. nadregionální biokoridor NBk, regionální biokoridor RBk) a biocentrum mívá zkratku Bc (resp. nadregionální biocentrum NBc a regionální biocentrum RBc). Bylo by vhodné zkratky upravit.
- Stejně tak je nesrozumitelná zkratka LAPVR01, když u dopravní infrastruktury je označení písmene „R“, tedy rezervy hned na začátku zkratky záměru, např. RDL01. Zde je tomu naopak.
- Nefunguje zde tedy přirozená intuice nad tím, že území akumulace vod jsou vymezeny rezervou a nikoliv záměrem.

Odůvodnění: Vyjadřujeme se tímto k několika drobným, méně podstatným nedostatkům ve vysvětlivkách ZÚR JMK.

A.17 Upozorňujeme na nefungující odkaz zveřejněného Návrhu ZÚR JMK, a to konkrétně Seznamu zkratk v textové části Vyhodnocení vlivů na životní prostředí.

A.18 Upozorňujeme na chybu ve Stanovisku a připomínkách MŽP č. j. 21240/ENV/15, ve kterém je uvedeno: „Ministerstvo životního prostředí uplatňuje ... následující stanovisko k návrhu 1.

Aktualizace ZÚR JMK. Má se však jednat o stanovisko k návrhu ZÚR JMK.**Vyhodnocení námitek**

Námítka č. A.1, obsahující nesouhlas s umístěním záměru DG01 Veřejného terminálu s vazbou na logistické centrum Brno a požadavek na jeho vyřazení z návrhu ZÚR JMK, **se zamítá.**

Odůvodnění:

K otázce veřejného logistického centra (VLC) na úvod uvádíme, že dle Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 1315/2013, o hlavních směrech Unie pro rozvoj transevropské dopravní sítě a o zrušení rozhodnutí č. 661/2010/EU (dále jen „Nařízení č. 1315/2013“) se logistickým centrem rozumí *oblast, která je přímo spojena s dopravní infrastrukturou transevropské dopravní sítě, zahrnuje nejméně jeden nákladní terminál a umožňuje provádět logistické činnosti*. Cílem budování veřejných logistických center je umožnit přesun nákladní dopravy na střední a dlouhé vzdálenosti ze silniční na železniční, leteckou, případně i na vodní dopravu. Tím by mělo dojít k odlehčení silniční sítě a zároveň ke snížení negativních dopadů dopravy na životní prostředí a obyvatelstvo.

Umístění veřejného logistického centra (VLC) celostátního významu v okolí Brna je uloženo platnou politikou územního rozvoje. K tvrzení, že neexistuje odborný podklad pro umístění záměru v Seznamu podkladů Zadání ZÚR JMK, konstatujeme, že v době schválení Zadání ZÚR JMK (dne 28.02.2013) neexistoval žádný relevantní podklad pro situování veřejného logistického centra, proto není uveden v seznamu podkladů. Podklad byl pořízen Magistrátem města Brna v roce 2014, krajskému úřadu byl předán dne 05.01.2015. S ohledem na možnost připojení na dálniční, silniční, železniční a leteckou dopravu byla jako vhodná lokalita prověřováno území u letiště Brno-Tuřany. Zpracovaná „Územní studie umístění veřejného logistického centra – lokalita u letiště Brno-Tuřany (2014)“ mimo jiné porovnávala lokalitu v Heršpicích s lokalitou u letiště Brno-Tuřany. Z porovnání lokalit vyhodnoceného ve studii byla jednoznačně doporučena lokalita u letiště, která splňuje rozhodující kritéria výběru pro umístění VLC celostátního významu. Projektant po obdržení územní studie záměr zapracoval do návrhu ZÚR JMK. K zapracování záměru do návrhu ZÚR JMK a souladu tohoto kroku se zadáním uvádíme, že obsahem zadání ZÚR v souvislosti s vydanými ZÚR se již zabýval Nejvyšší správní soud v rozsudku č. 1 Ao 7/2011-526 ze dne 21. června 2012 v článku [252] cit.: *„Proces pořizování územně plánovací dokumentace je dynamický, obsah návrhu dokumentace se proměňuje v čase tak, jak tento proces prochází jednotlivými fázemi. Ze stavebního zákona nelze dovodit příkaz, aby návrh zásad územního rozvoje byl identický s obsahem schváleného zadání, nýbrž toliko pokyn, aby návrh ze schváleného zadání vycházel (§ 37 odst. 1, srov. rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 24. 11. 2010, č. j. 1 Ao 5/2010 – 169, publ. pod č. 2266/2011 Sb. NSS). Rovněž to neznamená, že by mělo kontinuálně s proměnou obsahu návrhu ZÚR docházet i k aktualizaci podkladových studií. Tyto podkladové studie nejsou součástí opatření obecné povahy, a tudíž nemusí reflektovat výsledný obsah zásad územního rozvoje, jsou pouze pomocnými dokumenty, které slouží k prověřování realizovatelnosti, limitů a smysluplnosti (účinnosti) jednotlivých záměrů.“*

Námítkou uváděný rozpor v potřebnosti odborného podkladu (kdy na požadavek přeřazení záměru RDZ10 v připomínce č. 3 spolku Čisté Tuřany, z. s. z května 2015 bylo odpovězeno: „Požadavku zástupce veřejnosti na přeřazení koridoru RDZ10 z územní rezervy do návrhu nemůže pořizovatel ZÚR JMK zatím vyhovět, neboť neexistuje odborný podklad“) se nejedná o rozpor, protože k vymezení plochy pro záměr VLC existuje výše uvedená územní studie jako odborný podklad, ze kterého projektant vycházel. Pro záměr RDZ10 takový odborný či koncepční podklad není, proto záměr jako návrhový koridor nemůže být v ZÚR JMK vymezen.

V následujícím odstavci námítka připouští, že došlo ke zpracování výše uvedené územní studie. Řešení zamítnutí požadavků zastupitelstva MČ a spolku Čisté Tuřany, aby mohly být přítomny na výrobních výborech konaných v rámci pořizování územní studie ze strany Odboru územního plánování a rozvoje MMB, není úkolem pro návrh ZÚR JMK. Pro pořizovatele ZÚR JMK a projektanta je důležitý závěr, že na stránkách Ústavu územního rozvoje je studie zaevidována ve smyslu § 30 odst. 4 stavebního zákona jako podklad prověřující možnosti využití území.

K situování záměru DG01 v blízkosti urbanizovaných území (MČ Brno-Slatina, MČ Brno-Tuřany, Šlapanice) uvádíme, že Nařízení č. 1315/2013 nestanoví zákaz umísťování infrastruktury transevropské dopravní sítě do hustě urbanizovaných území. V odst. 30 Preambule Nařízení č. 1315/2013 je výslovně uvedeno: *„Hlavní směry by v souladu s cíli Unie týkajícími se udržitelné městské mobility měly stanovit rozvoj globální sítě v městských uzlech, jelikož tyto uzly jsou výchozím bodem nebo místem konečného určení („poslední míle“) pro cestující a zboží pohybující se po transevropské dopravní síti a přestupními místy v rámci jednotlivých druhů dopravy“*

nebo mezi nimi.“ Uvedené ustanovení Preambule je konkretizováno v čl. 30 Nařízení č. 1315/2013, které mimo jiné obsahuje i následující úpravu: „Cílem členských států při rozvoji globální sítě v městských uzlech je pokud možno zajistit: a) ...; b) ...; c) ...; d) bezproblémové propojení infrastruktury globální sítě s infrastrukturou pro regionální a místní dopravu a doručování zboží ve městech, včetně logistických konsolidačních a distribučních center; e) zmírňování vystavení městských oblastí nepříznivým účinkům tranzitní železniční a silniční dopravy, mimo jiné i prostřednictvím obchvatů městských oblastí; f) ...

Nařízení č. 1315/2013 tedy předpokládá, že městské oblasti nutně budou nepříznivými účinky tranzitní železniční a silniční dopravy zasaženy, a proto stanoví povinnost směřující k jejich zmírňování, nikoliv však k jejich úplné eliminaci, která není reálně dosažitelná. V odůvodnění ZÚR JMK, v kap. **G.4.1. Dopravní infrastruktura** (k bodům 155 – 156) je podrobně rozebrán systém nákladní dopravy obsluhující VLC (silniční i železniční), je rovněž odůvodněno, proč ZÚR JMK vymezují plochu pro veřejný terminál s vazbou na logistické centrum Brno v rozsahu obou reálných variant A a C prověřovaných územní studií.

Dle Vyhodnocení vlivů ZÚR JMK na udržitelný rozvoj území by mohl být záměr spojen s určitým nárůstem objemu automobilové dopravy vyvolaným na navazující komunikační síti a tím i se snížením pohody bydlení v zástavbě a nárůstem imisní zátěže podél těchto komunikací. Ke zmírnění těchto negativních vlivů záměru (i ve smyslu výše uvedených ustanovení Nařízení č. 1315/2013) proto ZÚR JMK stanovují u plochy VLC (**DG01**) podmínku přednostní realizace staveb dopravní infrastruktury **DS10** D1 Kývalka – Slatina, zkapacitnění dálnice, včetně přestavby mimoúrovňových křižovatek (MUK Černovická terasa) a **DS29** II/380 Tuřany, obchvat. Přednostní realizací těchto staveb (etapizací) bude zajištěno, že VLC bude přímo napojeno na nadřazenou síť komunikací vedenými mimo obytnou zástavbu, čímž bude zabezpečena minimalizace negativních vlivů dopravy na obyvatelstvo. Otázka přednostní realizace staveb je řešena v návrhu ZÚR JMK v kap. **L. Stanovení pořadí změn v území (etapizace)**. Text námítky požadující stanovení etapizace je tudíž splněn, etapizace je návrhem ZÚR JMK pro záměr DG01 stanovena.

K rozporu mezi záměry DG01 a RDZ04-B Nová trať Brno, Slatinka – Brno, Brněnské Ivanovice; varianta ŽUB „Petrov“; var. B uvádíme, že územní rezerva pro novou konvenční železniční trať je vymezena variantně z důvodu dosud nestabilizované koncepce přestavby železničního uzlu Brno a zároveň z nutnosti dostatečně kapacitně zaústit železniční tratě č. 300 a 340 (modernizovaná trať Brno – Přerov a trať Brno – Blažovice – Veselí nad Moravou) v případě koncepční varianty přestavby ŽUB „Petrov“. Návrh ZÚR JMK pro veřejné projednání nově vymezil variantu B vedenou v jižní poloze (oproti variantě A) v doteku s plochou pro umístění veřejného terminálu s vazbou na logistické centrum Brno (DG01) a v přímé návaznosti na terminál letiště Brno-Tuřany. Podkladem je aktuálně rozpracovaná dokumentace „Studie proveditelnosti železničního uzlu Brno“ (SUDOP Brno spol. s r. o., 2015; 3. dílčí plnění). Tato varianta (varianta B) vymezená v územní rezervě současně zajišťuje podmínky pro umístění přímého kolejového napojení osobní železniční dopravy na letištní terminál letiště Brno-Tuřany. V rámci prověření reálnosti vedení této varianty ve studii proveditelnosti bylo prokázáno, že je reálná možnost umístění záměru DG01 a železniční trati v různých výškových úrovních. Tato možnost je zohledněna v návrhu ZÚR JMK, v odůvodnění návrhu ZÚR JMK je uveden **předpoklad vedení tratě v tunelu**. S ohledem na skutečnost, že byla projekčně prověřena možnost takového vedení, nebudou podmínky pro vedení územní rezervy RDZ04-B měněny.

Požadavek podmínky přednostní realizace záměrů veřejně prospěšných staveb dopravní infrastruktury RDZ04-A, RDZ04-B Nová trať Brno, Slatinka – Brno, Brněnské Ivanovice; varianta ŽUB „Petrov“ oproti realizaci záměru DG01 není možné splnit. Koridory RDZ04-A, RDZ04-B jsou koridory územních rezerv a nevymezují veřejně prospěšnou stavbu, jak je uvedeno v námitce. Územní rezerva slouží dle § 36 odst. 1 stavebního zákona pouze k prověření možnosti budoucího využití, tzn. že do prověření není jisté, zda záměr je reálný a zda bude situován do tohoto území. Pokud vezmeme na zřetel, že realizace záměru DG01 z hlediska železničního dopravního napojení (na stávající železnici do stanice Brno-Slatina) je v současné době zabezpečena, není stanovení podmínky přednostní realizace dosud neproověřených variant konvenční železniční trati odůvodnitelné.

Námítka č. A.2, nesouhlasící se záměrem DL01 Modernizace letiště Brno-Tuřany a požadující jeho vyřazení z návrhu ZÚR JMK, **se vyhovuje** v části doplnění údajů o podkladu, ze kterého projektant vycházel, a v opravě (sjednocení údajů) potencionálního záboru ZPF; v části požadavku na vyřazení záměru DL01 Modernizace letiště Brno-Tuřany ze ZÚR JMK **se námitka zamítá**.

Námítka č. A.3, nesouhlasící se záměrem RDL01 Mezinárodní letiště Brno-Tuřany, rozvoj a požadující jeho vyřazení z návrhu ZÚR JMK, **se zamítá**.

Odůvodnění:

K nekonkrétnosti záměru konstatujeme, že ZÚR JMK ve smyslu § 36 odst. 1 stavebního zákona stanoví základní požadavky na účelné a hospodárné uspořádání území kraje, vymezí plochy a koridory nadmístního významu a stanoví požadavky na jejich využití. Dle § 36 odst. 3 stavebního zákona zásady územního rozvoje nesmí obsahovat podrobnosti náležející svým obsahem územnímu plánu, regulačnímu plánu nebo navazujícím rozhodnutím. Záměr DL01 má v návrhu stanoven rozsah, v grafické části jsou vymezeny dílčí plochy tvořící záměr, v odůvodnění je vyhodnocena koordinace využívání území. Do odůvodnění bude doplněno, z jakého podkladu se při vymezení vycházelo, a sice dle seznamu předaných podkladů (příloha Zadání) podklad k rozvoji letiště „US rozvojových zón Letiště Brno-Tuřany, Černovická terasa a Šlapanice (Kovoprojekta, 2006)“, Generelu dopravy Jihomoravského kraje, IKP, únor 2006 a strategických dokumentů kraje. Dle US je v záměru modernizace letiště zapracováno jako maximum řešení odpovídající 4,0 mil. odbavených cestujících a 50 000 tun zboží za rok. Předpokládaný rozvoj osobní letecké dopravy (záměr DL01 modernizace) neznamena pro řešení území žádné velké územní nároky, postačí jedna vzletová a přistávací dráha, dostavba letištních provozních zařízení se bude realizovat na stávajících pozemcích letiště. Navrhované plochy budou sloužit přímo provozu letiště pro dopravu osobní i nákladní, příp. pro související leteckou výrobu či opravy. Vysoké objemy osobní dopravy mohou vyvolat zvýšené nároky na obsluhu letiště, zejména požadavky na parkování. Pro výhledový provoz (záměr RDL01) se předpokládá prodloužení betonové vzletové a přistávací dráhy, výstavba nových pojezdových drah, modernizace, případně rozšíření odbavovacích prostor. Dopad na provoz může mít v budoucnu rozvoj nákladní letecké dopravy, který může generovat vznik skladových a dopravních areálů. K problematice lze závěrem konstatovat, že návrh vymezených ploch pro rozvoj koncepčně odpovídá US i požadavkům stanoveným v zadání ZÚR JMK. Uvádění dalších konkrétních údajů o záměru je v rozporu s legislativou, ZÚR nesmí obsahovat podrobnosti náležející územnímu plánu (vymezení případné dalšího dělení ploch či upřesňování podmínek využívání území v rámci ZÚR) nebo následným řízením (přímé určení využití pro jednotlivé objekty či plochy).

Koncepce letecké dopravy, včetně rozboru situace a potřeb dopravy je obsažena v Generelu dopravy Jihomoravského kraje. Požadavky na rozvoj letecké dopravy pak nepřímo vyplývají i ze strategických dokumentů. Aktualizace strategické vize Strategie rozvoje Jihomoravského kraje 2020 (rok zpracování 2013) v části Strategická vize konstatuje: „Jihomoravský kraj postaví svou konkurenceschopnost na rozvoji a plném využití inovačních kapacit v podobě rozvinuté sítě pracovišť výzkumu a vývoje v tradičních i nově se vyvíjejících oborech s aplikačním napojením na podnikatelský sektor a na mezinárodním transferu informací a odborníků ve výzkumu a vývoji.“ Plnění takové vize rozvoje kraje zcela jistě vyžaduje odpovídající letecké spojení se světem. Vlastní řešení ZÚR JMK bylo zpracováno s využitím „US rozvojových zón Letiště Brno-Tuřany, Černovická terasa a Šlapanice“. Studie ve své grafické části vymezila návrhové a výhledové rozvojové plochy pro celé dotčené území, z tohoto vymezení pak vychází jak záměr DL01, tak i územní rezerva RDL01. V námitce popisovaný dokument „Koncepce letecké dopravy pro období 2015 – 2020“ je koncepční celostátní dokument, analyzující stav letecké dopravy a řešící v hrubých obrysech budoucí koncepci. Vlastní citovaný text nelze považovat za námitku, proto o něm není samostatně rozhodováno.

V části námítky nazvané vyhodnocení vlivů ZÚR JMK na životní prostředí a záměr DL01 se uvádí, že v textové části návrhu ZÚR JMK je uvedena plocha o velikosti 37,5 ha a ve vyhodnocení vlivů je posuzována plocha 34,85 ha. Dle projektanta se jedná o nedopatření (chybu v počtech), správná hodnota je 34,85 ha, údaje v jednotlivých částech ZÚR JMK budou dány do souladu.

U komentářů zabývajících se nekonkrétností záměru odkazujeme na první odstavec rozhodnutí o této námitce, kde je záměr popsán a vysvětlen.

V části vyhodnocení identifikovaných vlivů ZV opětovně upozorňuje na absenci koncepčního dokumentu, ze kterého záměr vychází. Jak je už uvedeno výše, jedná se o „US rozvojových zón Letiště Brno-Tuřany, Černovická terasa a Šlapanice“. Dále následuje pasáž, v níž ZV popisuje opatření navržená na základě vyhodnocení vlivů jako „opatření nereálná“. K této otázce je nutno konstatovat jednoznačný závěr – ZÚR JMK je koncepční dokument řešící využití území v měřítku 1 : 100000 a stanovující základní požadavky na uspořádání území kraje, nemůže tedy v lokalitě Šlapanice – Brno-Tuřany stanovovat konkrétní opatření ke zmírnění negativních vlivů; musí být opět stanovena obecná opatření, která budou zpřesněna v územních plánech a dalších navazujících dokumentacích. Tuto problematiku řeší Nejvyšší správní soud ve svém rozsudku č. j. 1 Ao 7/2011-526 ze dne 21.06.2012 (zrušení ZÚR JMK), kde v článku (73) uvádí: „Pokud jde o podrobnost provedení posouzení kumulativních a synergických vlivů, odpůrce se brání odkazem na článek 5 odst. 2 směrnice SEA: zpráva o vlivech na životní prostředí vypracovaná podle odstavce 1 obsahuje informace, které lze rozumně vyžadovat, s přihlédnutím ke stávajícím znalostem a metodám posuzování, obsahu a úrovni podrobnosti plánu nebo programu, jeho fázi v procesu rozhodování a k rozsahu, ve kterém lze některé aspekty

vhodněji posuzovat na různých úrovních, aby se zabránilo opakovanému posuzování. Odpůrce také poukázal na to, že ve fázi pořizování ZÚR není možné na základě dostupných podkladů přesně změřit a kvantifikovat souhrnnou zátěž v oblastech kumulace více záměrů. Nejvyšší správní soud požadavek přiměřenosti obsažený ve směrnici a též dovozený výše zmiňovanou judikaturou zdejšího soudu nijak nezpochybňuje. Jestliže však mají být zásady územního rozvoje koncepčním dokumentem, kterému nadto stavební zákon přiřkl punc závaznosti pro územně plánovací dokumentaci nižšího stupně, musí tomu odpovídat i jeho obsah. Aby zásady územního rozvoje mohly plnit svoji regulační funkci, musí být postaveny na dostatečných zjištěních a musí být v určité míře konkrétní.“ V článku (175) téhož rozsudku problematiku upřesňuje: „...Soud si je vědom toho, že toto hodnocení by bylo možno učinit pouze v rovině kvalifikovaného odhadu, nikoliv s přesností vlastní exaktním vědám.“

V námitce zmiňované jednání o konkrétních problémech s ředitelem letiště nejsou součástí pořizování ZÚR JMK.

Ke shrnutí kumulativních a synergických vlivů a ke konstatování, že obce dále nezvládnou nápor záměrů vyvolávajících hluk a emise, je třeba uvést, že Vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území sice vyhodnotilo negativní vlivy, ale rovněž navrhlo opatření k vyloučení, snížení, zmírnění nebo kompenzaci negativních vlivů. V celkovém vyhodnocení všech záměrů dotýkajících se dané lokality je uvedeno, že *využití ploch je možné za předpokladu uplatnění navržených opatření SEA*. Pokud se týká uváděné hlukové zátěže, jsou rovněž vyhodnoceny negativní vlivy na lidské zdraví se závěrem, že při uplatnění navržených opatření je využití ploch možné. Vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území odpovídá míře podrobnosti odpovídající ZÚR.

Pokud se týká rozporu záměru se Šlapanicko-slavkovským krajinným typem, DL01 je skutečně situován do krajinného typu č. 15 Šlapanicko-slavkovský, avšak do jeho okrajové západní části a přímo navazuje na stávající areál letiště; neleží ve volné krajině. Současně leží mimo krajinnou památkovou zónu Bojiště bitvy u Slavkova. V měřítku ZÚR nebyl ve vztahu ke krajině identifikován negativní vliv. Jde o území významně antropogenně ovlivněné a intenzivně využívané. S výjimkou území s výskytem archeologických nálezů nebyly u DL01 zjištěny žádné střety se sledovanými jevy v rámci vyhodnocení vlivů na krajinu a památky, posouzení vlivů záměru na krajinný ráz lze smysluplně provést až v rámci následných řízení, kdy je známa povaha umísťovaného záměru.

K záboru ZPF konstatujeme, že zábor je ve Vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území hodnocen negativně, nicméně jedná se o zábor půdy v okrajových částech „honů“ orné půdy, vždy v návaznosti na zastavěná území; nedochází tím k narušování systému obhospodařování půdy. Dotčený orgán hájící zájmy ZPF – Ministerstvo životního prostředí – ve svém stanovisku v rámci společného jednání o návrhu ZÚR JMK neměl k odhadu záboru ZPF pro daný záměr připomínky.

K položené otázce, zda prostory v okolí letiště nejsou dostačující pro modernizaci a rozvoj letiště, lze odpověď najít v „US rozvojových zón Letiště Brno-Tuřany, Černovická terasa a Šlapanice“ a rovněž v zadání ZÚR JMK. Požadavek na 4,0 mil. odbavených cestujících a 50 000 tun zboží za rok lze splnit dle US vymezením nových odpovídajících ploch, a to v první etapě pro „modernizaci“ letiště a v budoucnu pro prověření případného rozvoje letiště v „rezervních plochách“.

K bodu A.2.1, k požadavku na vysvětlení pojmu modernizace letiště a rozvoj letiště se odkazujeme na první odstavec rozhodnutí o této námitce, kde je záměr vysvětlen a definován v míře odpovídající ZÚR.

K bodu A.2.2, k námitce na vyhodnocení vlivů na životní prostředí pro nekonkrétnost záměru opětovně odkazujeme na první odstavec rozhodnutí o této námitce, kde je záměr vysvětlen a definován v míře odpovídající ZÚR, a dále uvedené komentáře k vyhodnocení vlivů záměru na životní prostředí.

K bodu požadavku na podmínku přednostní realizace záměrů DS29 (obchvat Tuřan) a DS10 (zkapacitnění D1) před záměry DL01 a RDL01 uvádíme, že z Vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území, které všechny záměry jmenované záměry posoudilo, včetně vytvoření návrhu opatření k vyloučení, snížení, zmírnění nebo kompenzaci negativních vlivů, nevyplynula nutnost zavádět takovou přednostní realizaci záměrů (etapizaci). Z vyhodnocení vlivů vyplývá, že za předpokladu uplatnění navržených opatření SEA je možné záměry realizovat.

K absenci studie popisující rozvoj letiště konstatujeme, že rozvoj letiště včetně možností rozvoje souvisejících ploch řeší „US rozvojových zón Letiště Brno-Tuřany, Černovická terasa a Šlapanice“. Jedná se urbanistickou studii zaevidovanou na stránkách Ústavu územního rozvoje ve smyslu § 30 odst. 4 stavebního zákona jako podklad prověřující možnosti využití území. Z této studie vychází řešený rozvoj letiště Brno-Tuřany. Skutečnost, že se město Šlapanice a městská část Brno-Tuřany staví k navrhovanému výstavbě ploch pro průmysl negativně, neznamena, že urbanistická studie netvoří podklad pro rozvoj v území. Urbanistická studie je dokladem o tom,

že záměry v území byly odborně prověřeny.

Pokud se jedná o rozpor v potřebnosti odborného podkladu, předcházející text ukazuje, že pro vymezení plochy pro modernizaci odborný podklad existuje; pro záměr RDZ10 (viz námitka č. A.8) odborný či koncepční podklad není k dispozici, proto nemůže být záměr vymezený jako návrh.

K části absence vyhodnocení negativního vlivu na konkurenceschopnost dalších letišť uvádíme, že text uvedený v námitce je výsek z analýzy Koncepce letecké dopravy pro období 2015 – 2020. Analýza se vztahuje na celé území ČR a obecně vyhodnocuje podmínky v letecké dopravě v době svého vzniku. ZÚR jako základní koncepční dokument pro rozvoj kraje obsahuje jako jednu z priorit územního plánování „vytvářet podmínky pro zajištění kvalitní dopravní infrastruktury pro propojení Jihomoravského kraje s okolními kraji, státy a dalšími evropskými regiony“. Pro naplnění této priority je v zadání ZÚR stanoven úkol „prověřit rozvoj letiště pro kapacitu 4 miliony přepravených cestujících/rok a případně vymezit rozvojové plochy“, a to na základě „US rozvojových zón Letiště Brno-Tuřany, Černovická terasa a Šlapanice“ (uvedené v příloze č. 1 zadání – seznam podkladů). Návrh ZÚR JMK dle požadavků zadání a v souladu s platnou legislativou vymezil a vyhodnotil plochy a stanovil požadavky na jejich využití; dle platné legislativy není vyhodnocení ekonomické opodstatněnosti konkrétních záměrů úkolem ZÚR.

V plnění toho úkolu nevidí pořizovatel rozpor s prioritami územního plánování uvedenými v článku (27) Politiky územního rozvoje ČR, ve znění Aktualizace č. 1.

K závěrečnému shrnutí konstatujeme, že vymezením plochy DL01 nedojde dle vyhodnocení vlivů k zásadním negativním změnám v území. Vymezený záměr DL01 (modernizace veřejného mezinárodního letiště Brno-Tuřany) není jednorázovou stavbou. Jedná se o souvislý proces zabezpečující modernizaci provozu letiště a jeho zázemí na vymezených plochách. Z hlediska etapizace nelze tudíž přesně určit, jaký okamžik je možno považovat za „zahájení realizace záměru DL01“ (ke kterému má být dle požadavku ZV vztažena podmínka přednostní realizace silničních staveb DS29 a DS10). Stanovení takové etapizace by mohlo být kontraproduktivní; při oddalování výstavby silničních staveb by mohlo dojít k situaci, že nelze „modernizovat“ provoz letiště. Dopad zastarávajícího provozu by nešlo omezit, protože by to etapizace neumožňovala. I z toho důvodu nelze požadovanou etapizace akceptovat.

Námitka č. 4, požadující Do kapitoly K textové části Odůvodnění ZÚR JMK uvést celkovou výměru brownfieldů v rámci Jihomoravského kraje tak, aby bylo možné adekvátně vyhodnotit, zda dochází k naplnění principů územního plánování (15), **se zamítá.**

Odůvodnění:

Jedná se o názor podatele.

K principům územního plánování, neboli k prioritám územního plánování Jihomoravského kraje stanoveným v kapitole A. textové části návrhu ZÚR JMK pořizovatel považuje za důvodné objasnit následující:

Zajištění udržitelného rozvoje území je jedním ze základních cílů územně plánovací činnosti. Z hlediska republikových priorit vychází ZÚR JMK z “Politiky územního rozvoje České republiky, ve znění Aktualizace č.1“ (dále Aktualizace č.1 PÚR ČR), která v kapitole 2 stanovuje republikové priority v mezinárodních, přeshraničních a republikových souvislostech, které určují požadavky na konkretizaci stavebním zákonem obecně formulovaných cílů a úkolů územního plánování. Republikové priority (dále Priority PÚR) podle článku (11) Aktualizace č.1 PÚR ČR určují strategii a základní podmínky pro jejich naplňování v územně plánovací činnosti krajů a obcí.

ZÚR JMK stanovují pro územně plánovací činnost kraje a obcí a pro rozhodování v území priority územního plánování Jihomoravského kraje (dále „Priority JMK“), které konkretizují cíle a úkoly územního plánování pro zajištění udržitelného rozvoje území Jihomoravského kraje a zohledňují republikové priority obsažené v politice územního rozvoje. Závaznost politiky územního rozvoje pro pořízení zásad územního rozvoje je přímo stanovena stavebním zákonem (§ 31 odst. 4).

Priority JMK jsou prioritními cíli územního plánování Jihomoravského kraje pro dosažení vyváženého vztahu územních podmínek pro příznivé životní prostředí, pro hospodářský rozvoj a pro soudržnost společenství obyvatel. Cíle stanovené v Prioritách JMK usměrňují další územně plánovací činnosti obcí v konkrétních územních podmínkách Jihomoravského kraje, které jsou dále zpřesňovány ve věcně příslušných požadavcích na uspořádání a využití území a v úkolech pro územní plánování nebo v jiných speciálních ustanoveních ZÚR JMK. Priority JMK svou podrobností odpovídají požadavkům a jevům, které lze v ZÚR JMK řešit popř. ovlivnit.

Priorita PÚR (19) směřuje primárně k polyfunkčnímu využívání opuštěných areálů a ploch (Tzv. brownfields), hospodárnému využívání zastavěného území a zajištění ochrany nezastavěného území, které se řeší podle stavebního zákona v územním plánu, tj. na úrovni obcí. Z tohoto důvodu byla v míře podrobnosti příslušející podle stavebního zákona ZÚR a s ohledem na podmínky rozvoje udržitelného území Jihomoravského kraje implementována do Priority JMK (16). Konkrétně problematika brownfields do bodu (16) písm. b), cituji: „*Dbát zvláště na vytváření územních podmínek pro přednostní využití ploch a objektů vhodných k podnikání v zastavěném území s cílem podpořit rekonstrukce a přestavby nevyužívaných objektů a areálů před výstavbou ve volné krajině.*“

Priority ZÚR jsou obecně platnými principy/cíli územního plánování Jihomoravského kraje. Spolu s konkrétními zásadami stanovenými formou požadavků na uspořádání území a úkolů pro územní plánování u jednotlivých záměrů tvoří krajské zásady. Obecné principy/priority nemají, a ani mít nemohou, územní průmět. To je zásadní důvod, proč předmětem kvalifikovaného odhadu záborů půdního fondu (jehož součástí je odhad záboru ZPF) je vyhodnocení předpokládaných důsledků navrhovaného řešení ZÚR JMK na zemědělský půdní fond podle zákona č. 334/1992 Sb., ve znění pozdějších předpisů jsou plochy a koridory záměrů obsažených v ZÚR JMK. Podrobně jsou výchozí podmínky a metodika vyhodnocení záborů ZPF a PUPFL popsány v kapitole K1 textové části Odůvodnění ZÚR JMK na str. 289 – 391

Námítka č. A.5, nesouhlasící se záměrem RDS32 Tuřany – Kobylnice, prodloužení II/152 (dříve nazývána Jihovýchodní tangentou, JVT Tuřany – Kobylnice) a požadující jeho vyřazení ze ZÚR JMK, **se zamítá.**

Odůvodnění:

Návrh koridoru územní rezervy pro záměr Tuřany – Kobylnice, prodloužení II/152 (RDS32) vychází z “Vyhledávací studie trasy nové krajské silnice Modřice – Šlapanice – Tvarožná, Dopravoprojekt Brno, 2013”. Územní rezerva RDS32 navazuje na návrhový koridor záměru DS24 Obchvat Chrlic, prodloužení II/152; začíná v navrhované MÚK se silnicí II/380 jižně od Tuřan a končí na silnici II/417 u Kobylnic s návazností na územní rezervu obchvatu Šlapanic. Územní rezerva RDS32 ve směru dálnice D2 (tedy ve směru od komerčních zón situovaných jižně od Brna a v Modřicích) umožní dále prověřovat dopravní obsluhu města Šlapanice a dopravní obsluhu území východně od Šlapanic. Případnou realizací záměru by došlo k chybějícímu silničnímu propojení v území a napojení Šlapanic a území jižně a východně od nich na nadřazenou silniční síť. Prověřená trasa územní rezervy také může sloužit jako základ pro jednu z možností propojení města Šlapanice s Brnem; prověření možností propojení je jeden z úkolů pro „Územní studii nadřazené dálniční a silniční sítě v jádrovém území OB3 metropolitní rozvojové oblasti Brno“ (úkol – *prověřit napojení města Šlapanice na dálnici D1 a propojení města Šlapanice s městem Brnem*). Z těchto důvodů bude v ZÚR JMK ponechán koridor územní rezervy, který slouží jako ochrana území před tím, aby zde byly realizovány záměry znemožňující či ztěžující případné budoucí využití pro silnici.

V námitce je uvedeno, že v návrhu ZÚR JMK u záměru RDS32 stále přetrvává argumentace, že silnice bude sloužit k napojení rozvojových ploch pro výrobu ve Šlapanicích. Toto tvrzení se nezakládá na pravdě, v odůvodnění ZÚR JMK je uvedeno, že záměr RDS32 *ve směru od JZT, D52/JT a dálnice D2 umožňuje zpřístupnění a obsluhu rozvojových ploch města Šlapanice*. V odůvodnění ZÚR JMK se obecně hovoří o napojení rozvojových ploch města, ne o plochách pro průmysl a výrobu. Dle platného územního plánu sídelního útvaru Šlapanice jsou v jižní části města vymezeny poměrně rozsáhlé plochy bydlení v RD, plochy smíšené výroby a služeb, plochy smíšené obchodu a služeb i plochy pro sport a rekreaci. Město Šlapanice má vymezeny rozvojové plochy, které je potřeba dopravně obsloužit. Návrh nového územního plánu Šlapanic, který by v této oblasti žádné plochy nevymezoval, nemá pořizovatel ZÚR JMK k dispozici.

V námitce se dále uvádí argumentace, např. „... o napojení průmyslových center Šlapanicka ...“ (s. 162 Kapitoly G textové části odůvodnění), nebo „Naopak je sledována taková strategie, aby rozvojové aktivity v tomto prostoru byly co nejvíce zpřístupněny od dálnice D1 a dále nezatěžovaly v podélné ose území mezi dálnicemi D1 a D2“ (s. 236 Kapitoly G textové části odůvodnění). Dle citovaného textu nelze dovodit, zda se jedná o stávající či navrhovaná průmyslová centra nebo stávající či navrhované rozvojové aktivity. Vzhledem k obecnosti uvedeného textu a skutečnosti, že Šlapanice dle kapitoly B.5. Centra osídlení návrhu ZÚR JMK jsou mikroregionálním centrem, není nutná požadovaná úprava textu ani vypuštění územní rezervy RDS32 ze ZÚR JMK. Jedním z požadavků na uspořádání a využití území u vymezených center je úkol *vytvářet podmínky pro zajištění dostupnosti center*; vymezení územní rezervy tento úkol zabezpečuje.

Pokud se týká namítaného záboru ZPF, ochrany přírody a fragmentace krajiny, u záměru RDS32 je vymezena územní rezerva, u které se ve smyslu § 36 odst. 1 stavebního zákona neposuzují vlivy na životní prostředí.

V části Vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území jsou pouze uvedeny vlivy, kterým je při dalším prověřování možnosti využití vymezeného koridoru pro územní rezervu nutné věnovat pozornost, tyto informace jsou promítnuty zpětně do návrhu ZÚR JMK, kde je v úkolech pro územní plánování stanoveno, že v ÚPD dotčených obcí je nutno vymezit územní rezervy pro přestavbu silnic II. a III. třídy a stanovit podmínky pro jejich využití.

Pokud se týká krajinného rázu v prostoru Slavkovského bojiště, je nutno konstatovat, že koridor územní rezervy končí na hranici krajinné památkové zóny Bojiště bitý u Slavkova, námitka nevhodnosti záměru z hlediska krajinného rázu památkové zóny je bezpředmětná.

Námitka č. A.6, požadující upravení vymezení záměru DS24 Obchvat Chrlic, prodloužení II/152 (dříve „Jihovýchodní tangenta“) tak, aby bylo umožněno využití stávající komunikace (Davídkova – Roviny), **se vyhovuje** v části koordinace koridoru pro záměr DS24 s cyklistickou dopravou, v části požadavku na upravení trasy záměru a v části konstatující nedostatečné vyhodnocení vlivů záměru DS24 **se námitka zamítá**

Odůvodnění:

Koridor záměru DS24 Obchvat Chrlic, prodloužení II/152 vymezený v návrhu ZÚR JMK vychází z „Vyhledávací studie trasy nové krajské silnice Modřice – Šlapanice – Tvarožná, Dopravoprojekt Brno, 2013“. Koridor neurčuje přesnou trasu ani nevylučuje využití stávajících komunikací. V úseku od křížení koridoru se stávající silnicí Chrlice – Rebešovice téměř až po křížení koridoru se stávající silnicí II/380 je koridor DS24 vymezen podél stávající komunikace; při realizaci záměru, v rámci etapizace, bude jistě zájem na maximálním využití stávajících tras.

Pokud se týká namítaného záboru ZPF a dotčení Dvorského potoka (jako VKP ze zákona), v části Vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území, v příloze 2 *Hodnocení záměrů* je pro záměr DS24 vyhodnocen zanedbatelný či potenciálně mírně negativní vliv na ZPF a na povrchové vody. Není tedy pravdou, že záměr není hodnocen. Tato skutečnost má pak odraz v návrhu ZÚR JMK, kde pro záměr DS24 je mezi požadavky na uspořádání a využití území stanoveno *minimalizovat negativní vlivy na životní prostředí*. Namítané skutečnosti jsou v návrhu ZÚR JMK zohledněny.

Pokud se týká uváděného rozporu záměru s cyklistickou dopravou, kdy část záměru DS24 se překrývá se záměrem odbočky z Cyklostezky Brno – Vídeň (bod 170 návrhu ZÚR JMK), pro napojení MČ Brno-Chrlice, MČ Brno-Tuřany a Šlapanice, konstatujeme, že ZÚR JMK navrhuje dálkové cyklistické koridory EuroVelo, mezinárodní a krajské cyklistické koridory formou územní identifikace podle obcí; vedení vycházejí ze zpracované dokumentace „Program rozvoje sítě cyklistických komunikací s minimálním kontaktem s motorovou dopravou v Jihomoravském kraji“ (CDV, 2007). Vzhledem k měřítku ZÚR JMK 1 : 100000 jsou koridory obsaženy pouze v textové části. Řešit tedy střet záměru v grafické části ZÚR JMK není možné; vymezení obou záměrů je nutno koordinovat v následné územně plánovací činnosti. Do úkolů pro územní plánování u záměru DS24 (bod 120 návrhu ZÚR JMK) bude doplněn text *zpřesnit a vymezit koridor ... s ohledem na zajištění průchodu cyklistické dopravy*.

Ke konstatování, že obchvat Chrlic v „omezené“ podobě funguje, je nutno uvést, že kdyby tak skutečně bylo, projektant by v rámci „Vyhledávací studie trasy nové krajské silnice Modřice – Šlapanice – Tvarožná“ nevytvořil koridor pro optimalizované řešení. Koridor navržený v ZÚR JMK odráží cílový stav v území, v rámci realizace jednotlivých etap je možné trasy zpřesňovat či dle změněných podmínek v území aktualizovat vymezený koridor.

Námitka č. A.7, nesouhlasící s ukončením záměru DS14 D52/JT Rajhrad – Chrlice II (D2), tzv. Jižní tangenty, novým dálničním sjezdem jihozápadně od Chrlic a požadující ukončení záměru DS14 na stávajícím sjezdu z dálnice D2 u Olympie, **se zamítá**.

Odůvodnění:

V návrhu ZÚR JMK je vymezen **koridor pro kapacitní silnici DS14 D52/JT Rajhrad – Chrlice II (D2)** v proměnlivé šířce 700 – 550 m.

Koncepce navrhovaná v ZÚR JMK a potvrzená MD řeší zajištění potřebných parametrů a odstranění úzkých hrdel stávající silnice I/52 v prostoru Brna návrhem kapacitní silnice (D52/JT) navazující na již realizovaný úsek D52 Pohořelice – Rajhrad a vedené ve stopě jižní tangenty s napojením na dálnici D2 v MÚK Chrlice II. Tato koncepce nahrazuje záměr MD, který předpokládal návaznost D52 na dálnici D1.

Koridor vychází z výsledků technické studie „R52 – jižní tangenta v úseku R52 Rajhrad – D2 Chrlice II“, kterou pořídilo MD (PK Ossendorf, s. r. o., 04/2015) jako podklad pro ZÚR JMK. Technická studie prověřila a navrhla

dvě varianty možného vedení a řešení D52/JT včetně variant napojení jihozápadní tangenty na obě varianty D52/JT.

Na základě výsledků technické studie a závěrečného doporučení je zpracována do ZÚR JMK jako výsledná varianta B s vymezením koridoru proměnlivé šíře 700 – 550 m. Ten poskytuje dostatečný prostor pro optimalizaci trasy v podrobnější dokumentaci s návazností na dálnici D2 (MÚK Chrlice II). Toto řešení vyvolává současně potřebu zkapacitnění dálnice D2 Chrlice II – MÚK Brno-jih, novou MÚK Chrlice II, přestavbu MÚK Chrlice (kolektorová křižovatka MÚK Chrlice II + MÚK Chrlice) a přestavbu MÚK Brno-jih na dálnici D1. Pro tyto záměry ZÚR JMK vymezují samostatné plochy a koridory.

Z výsledků studie je zřejmé, že tzv. jižní tangentu nelze technicky napojit v prostoru MÚK Chrlice, proto je navrženo řešení obsažené v ZÚR JMK. S tím také souvisí skutečnost uvedená v předchozím bodě – koridor DS24 navržený v ZÚR JMK odráží cílový stav v území z dnešního pohledu a zároveň respektuje vazby na další navrhovanou infrastrukturu – napojení na DS14 v prostoru MÚK Chrlice II. Pro dodržení této koncepce je nutné zachovat koridory DS14 a DS24 v navržené podobě.

Námítka č. A.8, požadující přeřazení záměru RDZ10 Trať č. 300, optimalizace a zkapacitnění v úseku Chrlice – Sokolnice“ z územních rezerv do návrhu, **se zamítá.**

Odůvodnění:

Návrh ZÚR JMK vymezuje koridor územní rezervy pro konvenční celostátní železniční trať **RDZ10** Trať č. 300, optimalizace a zkapacitnění v úseku Chrlice – Sokolnice, jehož potřebu a plošné nároky je nutno teprve prověřit.

Požadavku ZV na přeřazení koridoru RDZ10 z územní rezervy do návrhu nemůže pořizovatel ZÚR JMK zatím vyhovět, neboť neexistuje odborný či koncepční podklad, na základě něhož lze předmětný záměr uvádět jako návrh.

V současné době firma SUDOP BRNO, spol. s r. o., zpracovává dokumentaci „Studie proveditelnosti trati Veselí nad Moravou – Blažovice (– Brno)“, která prověří též potřebu optimalizace a zkapacitnění trati č. 300; studie prozatím není dokončená. Dle závěrů studie proveditelnosti bude vybrána optimální varianta pro realizaci trati Veselí nad Moravou – Blažovice (– Brno). Teprve po výběru varianty může být do ZÚR JMK zpracován návrhový koridor vybraného řešení.

Vzhledem ke skutečnosti, že dokumentace „Studie proveditelnosti trati Veselí nad Moravou – Blažovice (– Brno)“ prozatím nebyla dokončena a nebyla tudíž vybrána optimální varianta vedení trati, bude pro schválení v návrhu ZÚR JMK ponechána pro optimalizaci trati pouze územní rezervy. Studie proveditelnosti prověřuje možnost zdvojkolejnění trati v širších souvislostech, včetně posuzování efektivnosti řešení.

Obdobná situace nastává i u záměru tzv. Křenovické spojky, kdy budou pro schválení v návrhu ZÚR JMK ponechány také územní rezervy.

Námítka č. A.9, požadující stanovení podrobné územní studie pro území pro území MČ Brno-Chrlice, MČ Brno-Tuřany, MČ Brno-Slatina a města Šlapanice do úkolů ZÚR JMK, **se zamítá**

Odůvodnění:

V rámci vyhodnocení vlivů ZÚR JMK na životní prostředí (dokumentace SEA) byly záměry navrhované v dotčeném prostoru (DL01 modernizace letiště Brno – Tuřany, DG01 veřejný terminál s vazbou na logistické centrum Brno, DS10 zkapacitnění D1 Kývalka – Slatina, DS29 Tuřany obchvat) vyhodnoceny se závěrem, že využití ploch je možné za předpokladu uplatnění navržených opatření SEA. Součástí hodnocení byly i kumulativní a synergetické vlivy.

K požadavku na prověření předmětného území v podrobnější územní studii uvádíme, že v návrhu ZÚR JMK je uloženo zpracování územní studie „Územní studie nadřazené dálniční a silniční síť

v jádrovém území OB3 metropolitní rozvojové oblasti Brno“. Prioritní záměry pro podrobné posouzení a doporučení výsledného řešení představují 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.**

Úkolem územní studie je:

- o Provéřit polohy mimoúrovňových křižovek na dálnici D1 v souvislosti s jejím zkapacitněním a přestavbou v úseku Brno-Slatina – Holubice s ohledem na potřebné návaznosti na komunikační síť nižšího významu, komunikační napojení a obsluhu sídel, včetně rozvojových území jižně od dálnice D1.
- o Provéřit napojení města Šlapanice na dálnici D1 a propojení města Šlapanice s městem Brnem, s prověřením západního obchvatu města Šlapanice s vazbou na obchvat městské části Brno-Slatina.

Z výše uvedeného je zřejmé, že součástí územní studie bude i prověření dotčeného území Šlapanic. Na podkladě zpracované územní studie bude pořízena aktualizace ZÚR.

V souladu s § 18 odst. 1 je cílem územního plánování vytvářet předpoklady pro výstavbu a pro udržitelný rozvoj území. Požadavek na **detailní specifikaci podmínek umístění jednotlivých staveb** je svou podrobností věcí následných řízení navazujících na vydané ZÚR, případně na řešení ÚP.

Námítka č. A.10, požadující, aby ZÚR JMK stanovily podmínky pro rozvoj obcí v metropolitní rozvojové oblasti Brno s cílem omezit neřízenou rezidenční i komerční suburbanizace, **se zamítá**

Odůvodnění:

Požadavek na stanovení podmínek rozvoje obcí s cílem omezit suburbanizaci v zázemí Brna je řešen v podrobnostech příslušejících řešení ZÚR v části stanovení priorit územního plánování Jihomoravského kraje, priority (4), (5) a (8) návrhu ZÚR JMK.

Zásady územního rozvoje se zabývají utvářením osídlení: vymezováním rozvojových a specifických oblastí, rozvojových os a center osídlení. ZÚR zajišťují rovněž podmínky pro obsluhu území nadmístní dopravní a technickou infrastrukturou vymezováním koridorů pro budoucí umístění dopravních a technických staveb. Vymezování zastavitelných ploch pro bydlení i další funkce je úkolem územních plánů a je v samosprávné kompetenci jednotlivých obcí. Územní plány jsou závazné pro rozhodování stavebních úřadů a v případě, že obec nemá platný územní plán, nemůže realizovat územní rozvoj vně svého zastavěného území. Procesu tvorby územního plánu, jakožto základního nástroje využití a uspořádání území, se účastní místní samospráva, státní správa (orgány územního plánování, dotčené orgány), veřejnost, vlastníci nemovitostí a autorizovaný projektant. Hlavním cílem územního plánování je udržitelný rozvoj území, který prolíná celým stavebním zákonem. Všichni aktéři územního plánování mají povinnost vytvářet územní podmínky pro udržitelný rozvoj. Prostřednictvím územního plánování lze ovlivňovat formu, kterou se suburbanizace realizuje.

Suburbanizaci v zázemí Brna způsobují zejména obyvatelé Brna stěhující se do okolních obcí, přičemž ovšem spádují do metropole za prací a vybaveností. Až se stane Brno atraktivnější pro bydlení, nastane proces reurbanizace – návrat obyvatel do velkoměsta. V praxi se ukazuje, že se nadměrný rozvoj některých obcí v zázemí velkoměst koriguje po čase „spontánně“ – volbou obecního zastupitelstva, jehož programem je omezení dalšího plošného rozvoje obce.

Dodáváme, že ke každému návrhu územního plánu nebo jeho změny ve smyslu § 50 odst. 7 stavebního zákona vydává stanovisko krajský úřad, a to z hlediska zajištění koordinace využívání území s ohledem na širší územní vztahy a z hlediska souladu s politikou územního rozvoje a s územně plánovací dokumentací vydanou krajem. Dle ust. § 43 odst. 1 stavebního zákona záležitosti nadmístního významu, které nejsou řešeny v ZÚR, mohou být součástí územního plánu, pokud to krajský úřad ve stanovisku vydaném podle § 50 odst. 7 nevyloučí. Z těchto ustanovení vyplývá, že krajský úřad jako nadřízený orgán všechny záležitosti dotýkající se sousedních obcí vyhodnocuje a vždy požaduje, aby byl doložen doklad záměru na územní sousední obce. Tím je z velké části zabezpečeno, že jsou v územních plánech ošetřeny i záměry, které by mohly mít dopad do širšího území.

Námítka č. A.11, Nesouhlasíme se záměrem LAPVR01 lokalita Čučice, tj. plochy morfologicky, geologicky a hydrogeologicky vhodné pro kumulaci povrchových vod – lokalita Oslavka. Požadujeme do vyhodnocení vlivů – upozornění SEA zahrnout také minimalizaci vlivu na duchovní potenciál lokality (genius loci), **se zamítá**.

Odůvodnění:

K tvrzení „je naprostou utopií vyčlenit v rámci ČR v řádech desítky prostorů, kde se vytvoří hráze a zaplaví údolí (dříve v řádu stovek záměrů (cca 206)“, dále pak k názorům podatele jakou cestou se má ubírat stát namísto „zátopy velmi cenných území – co do fauny, flóry, ale i jedinečného horninového prostředí“ pořizovatel uvádí následující:

Zásady územního rozvoje Jihomoravského kraje (ZÚR JMK) vymezují na řece Oslavě lokalitu Čučice pro akumulaci povrchových vod v kategorii územní rezervy (ozn. LAPVR01), která neumožňuje realizaci vodního

díla.

Smyslem územní rezervy dle § 36 odst. 1 stavebního zákona je chránit vymezené území tak, aby dosavadní využití nebylo měněno způsobem, který by znemožnil nebo podstatně ztížil prověřované budoucí využití. Územní rezerva jako taková fakticky tudíž realizaci záměru neumožňuje, nýbrž chrání předmětné území na základě principu předběžné opatrnosti do doby, než bude možné na základě prověření o záměru rozhodnout. V území je i nadále možno činit změny, ovšem s výjimkou těch, které by znemožnily či podstatně ztížily budoucí využití území způsobem, pro nějž má být území prověřeno. Vymezení územní rezervy v ZÚR JMK situaci v území (tj. dosavadní využívání území) nijak nemění a v podstatě potvrzuje stávající využití území.

Plochy územních rezerv jsou v ZÚR JMK navrženy z důvodů územní ochrany lokalit pro akumulaci povrchových vod (dále také „LAPV“) pro případné řešení dopadů klimatické změny, především pro snížení nepříznivých účinků povodní a sucha, v dlouhodobém horizontu (v příštích padesáti až sto letech). V návrhu ZÚR JMK jsou LAPV vymezeny v souladu s článkem (167) politiky územního rozvoje (PÚR), který krajům ukládá úkol územně chránit plochy pro LAPV na základě Generelu území chráněných pro akumulaci povrchových vod a základních zásad využití území (dále také „Generel LAPV“). Závaznost PÚR pro pořízení zásad územního rozvoje je přímo stanovena stavebním zákonem (§ 31 odst. 4).

Zajištění zdrojů vody pro obyvatelstvo je veřejným zájmem, který hájí MZe a MŽP prostřednictvím uplatňování Generelu LAPV. Generel LAPV byl pořízen dle § 28a zákona č. 254/2001 Sb., o vodách a o změně některých zákonů (vodní zákon), ve znění pozdějších předpisů (dále také vodní zákon). Cílem Generelu LAPV je dlouhodobá ochrana těchto území pro případné řešení dopadů klimatických změn především pro snížení nepříznivých účinků povodní a sucha, v dlouhodobém horizontu (v příštích padesáti až sto letech).

Hlavními důvody pro hájení území výhledových lokalit jsou:

- a) Česká republika leží na rozhraní jednoho z hlavních evropských rozvodí a je závislá na vodě z atmosférických srážek, kterou je nutné zadržet a která rovněž dotuje podzemní vody
- b) voda je základní a strategickou surovinou podmiňující udržení dosažené úrovně lidské společnosti
- c) předpovědní modely předpokládají, že se postupně vyskytne změna klimatu s předpokládaným nepříznivým vlivem na vodní zdroje
- d) vodní nádrž nelze realizovat kdekoli – stěžejní jsou morfologické, hydrologické a geologické podmínky ve vytípaném území
- e) vymezené území nesmí být zatíženo negativními vlivy (znečištěním, významnou veřejnou infrastrukturou, kompaktní zástavbou apod.)
- f) navržené lokality vhodné pro výstavbu vodních nádrží jsou jedinečné a nenahraditelné, jejich územní ochrana je dlouhodobou záležitostí datovanou již do minulého století, naposledy formou směrného vodohospodářského plánu, nyní Generelu LAPV
- g) v neposlední řadě při rozhodnutí o realizaci bude vždy rozhodovat veřejný zájem

Vymezení ploch pro LAPV na území Jihomoravského kraje tedy vychází z požadavků Generelu LAPV, ve kterém byla již provedena minimalizace lokalit oproti původním plánům, proto není žádoucí lokality vypouštět.

Pro ochranu LAPV orgány územního plánování Generel LAPV stanovuje podmínky využití území, které jsou uvedeny v Odůvodnění ZÚR JMK v části „(k bodům 336 – 339)“ na str. 259. Smyslem předmětných podmínek je neomezovat současné činnosti v území chráněných pro akumulaci povrchových vod nad míru nezbytně nutnou a naopak umožnit prostřednictvím územních plánů využití těchto území, které by bylo v souladu s § 28a odst. 1 vodního zákona a zohledňovalo předpokládaný časový horizont (příštích padesát až sto let).

Generel LAPV je pro ZÚR odborným vodohospodářským podkladem, který navazuje na předešlé podklady a zahrnuje v sobě aktualizované, v současné době platné výstupy dlouhodobých odborných zkoumání a prověřování předmětných lokalit z hlediska vodohospodářských zájmů. Revizi odborných podkladů, jakým bezesporu Generel LAPV je, však orgánům územního plánování stavební zákon neumožňuje. Pořizovateli ZÚR JMK nebývá než konstatovat, že požadavky směřující vůči jiným řešením vodárenských zdrojů, účelu LAPV Čučice (zejm. energetického využití pro JE Dukovany) atd. jsou v působnosti příslušných resortů, zejm. Ministerstva zemědělství, Ministerstva životního prostředí a Ministerstva průmyslu a obchodu. Stavební zákon konkretizovaný článkem (167) PÚR krajům z hlediska územního plánování ukládá úkol územně chránit plochy pro LAPV na základě Generelu LAPV (k závaznosti PÚR a vymezení územních rezerv pro LAPV

v ZÚR JMK viz výše).

S ohledem na názor podatele, že „do ZÚR JMK tak nejsou vkládány výsledky dlouholetých výzkumů, že nejlepší voda je ta zadržovaná v půdě...“ atd pořizovatel považuje za důvodné zdůraznit kromě výše uvedeného, součástí Generelu LAPV je protokol o pořízení Generelu LAPV, podepsaný v září 2011 ministry zemědělství a životního prostředí, ve kterém se mj. uvádí, že Generel LAPV „není plánem výstavby vodních nádrží, ale pokladem, podle kterého se prostřednictvím územního plánování zajistí využívání stanovených území tak, že nedojde k znemožnění nebo podstatnému ztížení možné realizace konkrétní vodní nádrže v budoucnu za předpokladu, že budou vyčerpány možnosti ostatních adaptačních opatření k zajištění vodohospodářských služeb a kdy dopady klimatické změny nebudou řešitelné jinými prostředky pro jejich neproveditelnost nebo pro jejich neúměrné náklady.“ Tímto způsobem je garantováno, že budou nejen zvažovány, ale primárně upřednostňovány jiné způsoby zadržování vody v krajině než výstavbou vodních nádrží.

K tvrzení, že „záměr je v rozporu s lesním zákonem č. 289/1995 Sb., v platném znění“ pořizovatel považuje za důvodné uvést následující:

V návaznosti na výše uvedené pořizovatel považuje za důvodné upřesnit, že z pohledu územního 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. Zájmy ochrany lesa vyplývající z lesního zákona č. 289/1995 Sb., v platném znění hájí Ministerstvo zemědělství, které k vymezení územní rezervy LAPVR01 Čučice v návrhu ZÚR JMK neuplatnilo žádné připomínky, tj. s navrženým řešením souhlasilo.

Hodnocení vlivů na životní prostředí je součástí dokumentace „Vyhodnocení vlivů ZÚR JMK na udržitelný rozvoj území“. Posouzení vlivů ZÚR JMK na životní prostředí (dále jen SEA) je zpracováno v souladu s přílohou stavebního zákona, která v bodě 6 ukládá mimo jiné hodnotit vlivy na půdu. V příloze č. 1 „Metodické vysvětlení“ SEA je uvedena metodika hodnocení užitá při zpracování SEA včetně tabelárních a grafických příloh. Kromě jiného, je na str. 13 – 14 uveden vysvětlující text, ze kterého je zřejmé, které základní údaje jsou pro potřeby SEA relevantní podrobnosti a měřítku ZÚR JMK. Pro oblast hodnocení vlivů na půdu jsou jimi jevy, cituji: „zemědělský půdní fond (třídy ochrany ZPF, viniční tratě a pozemky určené k plnění funkcí lesa – plochy PUPFL (kategorie PUPFL – lesy hospodářské, lesy zvláštního určení, lesy ochranné).“ Vyhodnocení vlivů ZÚR JMK na udržitelný rozvoj území se tedy v oddíle A, tzv. strategické SEA požadovaným hodnocením vlivů na půdu (tj. včetně PUPFL) zabývalo.

K tvrzení, že „záměr je v přímém rozporu s ochranou přírody a krajiny a s ochranou hodnot krajinného rázu jedinečného území“ pořizovatel považuje za důvodné uvést ještě následující:

K předmětné lokalitě existují dva veřejné zájmy, zájem vodohospodářský a zájem ochrany přírody (tj. včetně ochrany krajinného rázu a území NATURA). Účelem územní rezervy není prokazovat veřejný zájem, případně, který veřejný zájem je převažující. To bude předmětem řešení v případě, kdy předmětné území bude prověřováno pro možnost realizace akumulace vody. To znamená, že takový záměr nelze umístit bez prověření potřeby jeho realizace a plošných nároků, které je v kompetenci vodohospodářských orgánů. Až po tomto prověření lze v rámci aktualizace ZÚR plochu územní rezervy změnit na plochu, která umožní realizaci uvedeného záměru, anebo územní rezervu vypustit.

K požadavku „hodnocení nejen vlivu na životní prostředí – vlivu na ochranu rostlin a živočichů, lesa ale i vyhodnocení ztráty nehmotného kulturního dědictví“ pořizovatel uvádí následující:

Hodnocení vlivů na životní prostředí je součástí dokumentace „Vyhodnocení vlivů ZÚR JMK na udržitelný rozvoj území“. Posouzení vlivů ZÚR JMK na životní prostředí (dále jen SEA) je zpracováno v souladu s přílohou stavebního zákona, která v bodě 6 ukládá mimo jiné hodnotit vlivy na kulturní dědictví včetně dědictví architektonického a archeologického (dále kulturní dědictví). V příloze č. 1 „Metodické vysvětlení“ SEA je uvedena metodika hodnocení užitá při zpracování SEA včetně tabelárních a grafických příloh. Kromě jiného, je na str. 13 – 14 uveden vysvětlující text, ze kterého je zřejmé, které základní údaje jsou pro potřeby SEA relevantní podrobnosti a měřítku ZÚR JMK. Pro oblast hodnocení vlivů na kulturní dědictví jsou jimi jevy, cituji: „ památky UNESCO, národní nemovité kulturní památky, městské a vesnické památkové zóny a rezervace, archeologické lokality a lokality s výskytem archeologických nálezů.“ Vyhodnocení vlivů ZÚR JMK na udržitelný rozvoj území se tedy v oddíle A, tzv. strategické SEA požadovaným hodnocením vlivů na kulturní dědictví zabývalo. V Metodickém vysvětlení je zde rovněž uvedeno, že pokud se daný jev v hodnoceném území ani v hodnocené ploše záměru nevyskytuje, není v popisné části tabelární přílohy hodnocení uveden.

Závěrem považuje pořizovatel ZÚR JMK za potřebné zdůraznit, že ačkoli se podle § 36 odst. 1 stavebního zákona územní rezervy z hlediska vlivů na životní prostředí neposuzují, problematika, které musí být při prověřování možností budoucího využití pro daný účel a při upřesnění vymezení předmětné plochy věnována zvýšená pozornost, je popsána ve Vyhodnocení vlivů ZÚR JMK na udržitelný rozvoj území v příloze č. 3 „Informativní údaje k územním rezervám“. Účelem informativního přehledu je upozornit na skutečnosti, kterým je nutné se při budoucím prověřování věnovat, tj. neměly by být opomenuty. U územní rezervy pro lokalitu Čučice je v Upozornění SEA uvedeno mimo jiné věnovat pozornost minimalizaci vlivů na zvláště chráněná území přírody PR Údolí Oslavy a Chvojnice, na lokality soustavy NATURA – EVL Údolí Oslavy a EVL Údolí Chvojnice, na minimalizaci vlivů na přírodní park Oslava, minimalizaci rozsahu záboru PUPFL a na zachování funkcí skladebných částí ÚSES.

Námítka č. A.12, Jsou v ZÚR JMK vymezovány artézské vody, reps. jejich ochrana? Pokud ne, z jakého důvodu?, **se zamítá.**

Odůvodnění:

Pořizovatel ZÚR JMK považuje nejprve za potřebné upřesnit následující: Z textu podání vyplývá, že se jedná o artézské vody nacházející se pod městem Brnem (v dokumentaci na kterou podání odkazuje je uvedeno „Výskyt hlubinných artéských vod v brněnské kotlině je podmíněn existencí pohřbeného koryta starého terciárního říčního toku, který přicházel pravděpodobně z oblastí východních Čech do karpatské předhlubně. Tento příkop vstupuje do Brna od severu kuřimsko-řečkovickou depresí, protékanou Ponávkou, pokračuje k jihu přes Královo Pole na Lužánky a do prostoru černovických pískoven“. Z uvedeného vyplývá, že artézské vody v brněnské kotlině se dotýkají zejména území města Brna.

K problematice artézských vod ve vztahu k ZÚR JMK pořizovatel ZÚR JMK uvádí:

Ke zjištění a vyhodnocení stavu a vývoje území slouží tzv. „Územně analytické podklady“ (ÚAP). Informace o stavu území jsou v nich sledovány jako soubor soustavně sledovaných, shromažďovaných a hodnocených údajů o území. ÚAP jsou významným a neopominutelným podkladem pro zpracování územně plánovací dokumentace, v tomto konkrétním případě pro ZÚR JMK. Omezení území vyplývající z důvodu ochrany veřejných zájmů (tzv. limitů využití území) vyplývají zejména ze zvláštních právních předpisů. Informace o ochraně vod jsou v souladu se stavebním zákonem a vyhláškou č. 500/2006 Sb., monitorovány ve sledovaném jevu č. 40 „Vodní zdroje povrchové/podzemní vody včetně ochranných pásem“. V případě ochrany vod informace o ochranných pásmech poskytují na základě § 27 odst. 3 stavebního zákona orgány veřejné správy, tj. příslušné vodohospodářské orgány. Pro ÚAP dosud nebyla poskytnuta žádná data týkající se problematiky artézských vod včetně jejich ochrany. Do ZÚR JMK tak z logiky věci žádné záměry týkající se využití podzemních vod artézskými studněmi (včetně ochrany předmětných vod jako vodních zdrojů) nemohly být zapracovány.

Výše uvedené je důvodem, proč se projektant při zpracování návrhu ZÚR JMK problematikou artézských vod nezabýval v kontextu s problematikou zásobování vodou. Po vyhodnocení relevantních oborových podkladů (poskytnutých VOV s.r.o. a Povodím Moravy s.p.), týkajících se problematiky zásobování vodou a územně analytických podkladů nebyly zjištěny žádné kapacitní nedostatky ohledně vydatnosti a potřebnosti zajištění nových zdrojů pro město Brno. Lokalizace artézských vod není zpracována ani v žádném oficiálním dokumentu ani nejsou zpracovány dokumentace pro využití artézských vod jako zdrojů pitné vody případně využití ve spojitosti s řešením nedostatku srážek (např. v zemědělství).

Námítka A.13, požadujeme, aby byla územní studie zpracována bezodkladně, tj. zadána hned, nikoli až po vydání ZÚR JMK, **se vyhovuje.**

Odůvodnění:

První kroky k přípravě územní studie byly již zahájeny. V červnu roku 2015 vznikla Společná pracovní skupina pro koordinaci územně plánovací činnosti, která byla ustavena na společné schůzi Rady města Brna a Rady Jihomoravského kraje. Hlavním úkolem Společné pracovní skupiny je příprava (zadání) územní studie, kterou navrhuje ZÚR JMK. První jednání společné pracovní skupiny a obcí, jejichž území se územní studií dotýká, proběhlo 4. 11. 2015. V souvislosti s přípravou zadání územní studie se Jihomoravský kraj v lednu 2016 obrátil na dotčené obce (včetně města Brna a jeho městské části) s žádostí o poskytnutí podkladů, podnětů a informací, které považují ve vztahu k předmětné územní studii za relevantní.

Z výše uvedeného je zřejmé, že práce na přípravě územní studie a jejího zadání probíhají, a to za spolupráce dotčených obcí. Požadavek na přizvání obcí, měst, městských částí a dalších subjektů je požadavkem

směřujícím k pořizování územní studie. Jihomoravský kraj má zájem o informování a spolupráci při jejím zpracování.

Námítka č. A.14, požadavky na zpracování a úpravu priorit územního plánování Jihomoravského kraje v ZÚR JMK, **se v rozsahu bodů A.14.1 a ž A.14.9 zamítá.**

Odůvodnění:

K prioritám územního plánování Jihomoravského kraje stanoveným v kapitole A. textové části návrhu ZÚR JMK pořizovatel považuje za důvodné objasnit následující:

Zajištění udržitelného rozvoje území je jedním ze základních cílů územně plánovací činnosti. Z hlediska republikových priorit vychází ZÚR JMK z "Politiky územního rozvoje České republiky, ve znění Aktualizace č.1" (dále Aktualizace č.1 PÚR ČR), která v kapitole 2 stanovuje republikové priority v mezinárodních, přeshraničních a republikových souvislostech, které určují požadavky na konkretizaci stavebním zákonem obecně formulovaných cílů a úkolů územního plánování. Republikové priority (dále Priority PÚR) podle článku (11) Aktualizace č.1 PÚR ČR určují strategii a základní podmínky pro jejich naplňování v územně plánovací činnosti krajů a obcí.

ZÚR JMK stanovují pro územně plánovací činnost kraje a obcí a pro rozhodování v území priority územního plánování Jihomoravského kraje (dále „Priority JMK“), které konkretizují cíle a úkoly územního plánování pro zajištění udržitelného rozvoje území Jihomoravského kraje a zohledňují republikové priority obsažené v politice územního rozvoje. Závaznost politiky územního rozvoje pro pořízení zásad územního rozvoje je přímo stanovena stavebním zákonem (§ 31 odst. 4).

Priority JMK jsou prioritními cíli územního plánování Jihomoravského kraje pro dosažení vyváženého vztahu územních podmínek pro příznivé životní prostředí, pro hospodářský rozvoj a pro soudržnost společenství obyvatel. Cíle stanovené v Prioritách JMK usměrňují další územně plánovací činnosti obcí v konkrétních územních podmínkách Jihomoravského kraje, které jsou dále zpřesňovány ve věcně příslušných požadavcích na uspořádání a využití území a v úkolech pro územní plánování nebo v jiných speciálních ustanoveních ZÚR JMK. Priority JMK svou podrobností odpovídají požadavkům a jevům, které lze v ZÚR JMK řešit popř. ovlivnit.

K námitce v bodě A.14.1, požadující úpravu Priority JMK (15) potažmo Priority PÚR (14a), považuje pořizovatel za důvodné uvést následující:

Podatel požaduje úpravu priority v bodě (15) ZÚR JMK, a to ze znění „*Vytvářet územní podmínky pro podporu plánování venkovských území a oblastí zejména s ohledem na možnosti rozvoje primárního sektoru, ochranu kvalitní zemědělské půdy a ekologickou funkci krajiny*“ na nové znění „*Při plánování rozvoje oblastí, os a center dbát na rozvoj primárního sektoru při zohlednění ochrany kvalitní zemědělské půdy a ekologických funkcí krajiny*“.

Článek (39) Aktualizace č. 1 PÚR ČR ukládá krajům úkol pod písm. d) zohlednit podle konkrétních podmínek a možností území typologii obsaženou ve „Strategii regionálního rozvoje ČR 2014-2020“ (dále „Strategie RR ČR“). Podle tohoto dokumentu je území České republiky rozděleno na tři základní typy z hlediska rozvojových znaků a to na a) rozvojová území, b) stabilizovaná území a c) periferní území. Dále pak v kombinaci s ukazateli hustoty zalidnění a počtu obyvatel tyto tři základní typy dělí na urbanizované oblasti a venkov (tj. venkovská území). Rozlišujícím kritériem je hustota zalidnění 100 obyvatel na km². Strategie RR ČR rozvojová území dále dělí na metropolitní oblasti (oblasti s koncentrací nad 300 tis. obyvatel), sídelní aglomerace (území s koncentrací 100 – 300 tis. obyvatel) a regionální centra a jejich zázemí (území s koncentrací 25 – 100 tis. obyvatel), tj. rozvojová území. Naopak zbývající typy, tj. stabilizovaná území a periferní území Strategie RR ČR jakožto území vyznačující se podprůměrnou hustotou zalidnění (pod 100 obyvatel na km²) zahrnuje pod společný pojem venkov.

Priorita PÚR v čl. (14a) Aktualizace č.1 PÚR ČR (dále Priorita PÚR (14a) směřující k venkovskému území byla implementována s ohledem na podmínky rozvoje udržitelného území Jihomoravského kraje do Priority JMK v bodě (15) ZÚR JMK (dále Priorita ZÚR (15)). Požadavek podatele tak ve svém důsledku znamená, že předmětná priorita by byla v ZÚR JMK směřována k jinému typu území, tj. nikoli k venkovskému území, jak stanovuje politika územního rozvoje, nýbrž k rozvojovému území.

Pořizovatel ZÚR JMK rozumí tomu, že podateli jde o ochranu krajiny i v rozvojových oblastech. Účelem ZÚR je stanovit zejména základní požadavky na účelné a hospodárné uspořádání území kraje (§ 36 stavebního

zákona) a nikoli opisovat požadavky z platné legislativy. Ochrana zemědělského půdního fondu je dána zákonem č. 334/1992 Sb., ochrana přírody a krajiny zákonem č. 144/1992 Sb.

Z výše uvedených důvodů je požadovaná úprava Priority JMK (15) neakceptovatelná, její znění zůstane beze změny.

K námitce v bodě A.14.2, požadující zpracování Priority PÚR (19), považuje pořizovatel za důvodné uvést následující:

Priorita PÚR (19) směřuje primárně k polyfunkčnímu využívání opuštěných areálů a ploch, hospodárnému využívání zastavěného území a zajištění ochrany nezastavěného území, které se řeší podle stavebního zákona v územním plánu, tj. na úrovni obcí. Z tohoto důvodu byla s ohledem na podmínky rozvoje udržitelného území Jihomoravského kraje implementována do Priority JMK (16) v míře podrobnosti příslušející podle stavebního zákona ZÚR. Z těchto důvodů znění předmětné priority zůstane beze změny.

K námitce v bodě A.14.3, požadující zpracování Priority PÚR (19) do ZÚR JMK, považuje pořizovatel za důvodné uvést následující:

Priorita PÚR (28) směřující k zajištění kvality života obyvatel, byla implementována s ohledem na podmínky rozvoje udržitelného území Jihomoravského kraje do Priority JMK (16a). Předmětná priorita je v ZÚR JMK řešena nástroji, které může ZÚR JMK použít. Z těchto důvodů znění předmětné priority zůstane beze změny.

K námitce v bodě A.14.4, požadující zpracování Priority PÚR (15) do ZÚR JMK, považuje pořizovatel za důvodné uvést následující:

Priorita PÚR (15) směřující k předcházení prostorové sociální segregaci, která se řeší podle stavebního zákona v územním plánu, tj. na úrovni obcí. Z tohoto důvodu byla s ohledem na podmínky rozvoje udržitelného území Jihomoravského kraje implementována do Priorit JMK (2), (4) a (6). Znění předmětné priority zůstane beze změny.

K námitce v bodě A.14.5, požadující zpracování Priority PÚR (32) do ZÚR JMK, považuje pořizovatel za důvodné uvést následující:

Priorita PÚR v čl. (32) Aktualizace č. 1 PÚR ČR směřuje v rámci urbanistické koncepce k posuzování kvality bytového fondu, které se řeší podle stavebního zákona v územním plánu, tj. na úrovni obcí. Z tohoto důvodu byla s ohledem na podmínky rozvoje udržitelného území Jihomoravského kraje implementována do Priority JMK (4). Z těchto důvodů znění předmětné priority zůstane beze změny.

K námitce v bodě A.14.6, požadující zpracování Priority PÚR (16) do ZÚR JMK, považuje pořizovatel za důvodné uvést následující:

Priorita PÚR (16) směřující ke stanovování urbanistické koncepce, byla implementována s ohledem na podmínky rozvoje udržitelného území Jihomoravského kraje do Priority JMK (4). Předmětná priorita je v ZÚR JMK řešena nástroji, které může ZÚR JMK použít. Z těchto důvodů znění předmětné priority zůstane beze změny.

K námitce v bodě A.14.7, požadující zpracování Priority PÚR (26) do ZÚR JMK, považuje pořizovatel za důvodné uvést následující:

Priorita PÚR (26) směřující ke stanovování podmínek pro preventivní ochranu území před přírodními katastrofami, byla s ohledem na podmínky rozvoje udržitelného území Jihomoravského kraje implementována do Priority JMK (18). Předmětná priorita je v ZÚR JMK řešena nástroji, které může ZÚR JMK použít. Z těchto důvodů znění předmětné priority zůstane beze změny.

K námitce v bodě A.14.8, požadující úpravu Priority JMK (5), považuje pořizovatel za důvodné uvést následující:

Prioritou ZÚR (5) byla implementována PÚR (16a) směřující při řešení rozvoje území ke vzájemné spolupráci a koordinaci všech zúčastněných na využívání území, všech zájmů a hledisek. Priorita PÚR (16a) byla převzata s ohledem na podmínky rozvoje udržitelného území Jihomoravského kraje v plném znění. Zpracovatel nepovažoval za nutné znění upravovat vzhledem ke komplexnosti požadavků vystihujících problematiku koordinace rozvoje v území. Z těchto důvodů znění předmětné priority zůstane beze změny.

K námitce v bodě A.14.9, požadující úpravu Priority JMK (16 písm. d), považuje pořizovatel za důvodné uvést

následující:

Podatel požaduje z priority ZÚR (16) podporující v bodě d) *rozvoj aktivit rekreace, cestovního ruchu, turistiky a lázeňství na území kraje* vypustit „lázeňství“.

Priorita ZÚR (16 d) podporuje nástroji územního plánování, tj. vytvářením územních podmínek, výše uvedené aktivity včetně lázeňství v souladu s Programem rozvoje cestovního ruchu Jihomoravského kraje pro roky 2014 – 2020. Z tohoto důvodu znění předmětné priority zůstane beze změny.

Závěrem pořizovatel považuje za důvodné ke všem požadavkům podatele uvedeným v námitce 14 zdůraznit, že Priority JMK v bodech (1) až (23) textové části ZÚR JMK zpřesňují obecné cíle a úkoly územního plánování v souladu s charakterem území kraje a se strukturou jeho osídlení. Priority JMK obsažené v návrhu ZÚR JMK jsou v souladu s republikovými prioritami podle politiky územního rozvoje. Znění předmětných priorit nebude z výše uvedených důvodů měněno.

Námitka č. A.15, požadavky na úkoly územního plánování, se v rozsahu bodů A.15.1 až A.15.4 **se zamítá**.

Odůvodnění:

Úvodem je třeba k vyhodnocení námítky uvést, že ZÚR JMK tvoří jeden celek vyjádřený v jednotlivých kapitolách do dokumentu nelze nesystémově zasahovat.

K námitce v bodě A.15.1, která požaduje do tabulky na str. 192 a do bodu 379 do úkolů územního plánování doplnit ochranu krajinného rázu nejen na území přírodních parků, uvádíme, že se námitce nevyhovuje s odkazem na skutečnost, že požadavek je obsažen v části stanovení priorit územního plánování Jihomoravského kraje, konkrétně v prioritách (4), (5) a (14).

K námitce v bodě A.15.2, která požaduje do tabulky na str. 20 – 21, textové části na str. 189 a str. 192 do úkolů územního plánování doplnit požadavky na řešení cyklodopravy, uvádíme, že se námitce nevyhovuje s odkazem na skutečnost, že požadavek je obsažen v části stanovení priorit územního plánování Jihomoravského kraje, konkrétně v prioritě (8), podbod c).

K námitce v bodě A.15.3, která požaduje do tabulky na str. 189 a 192 do úkolů územního plánování doplnit požadavky na řešení veřejné dopravy, uvádíme, že doplnění požadavku na řešení veřejné dopravy do kap. F. *Stanovení cílových charakteristik krajiny, včetně územních podmínek pro jejich zachování nebo dosažení* nepovažujeme za vhodné. Podle našeho názoru tento druh úkolů pro územní plánování nepatří do kapitoly týkající se cílových charakteristik krajiny. Tento princip je promítnut v části stanovení priorit územního plánování Jihomoravského kraje, konkrétně v prioritě (8), podbody a) – d) a v kap. D.1.7 návrhu ZÚR JMK, bod (162).

K námitce v bodě A.15.4, která požaduje, aby se územní studie korigovala také s územními plány dalších obcí, kterých se územní studie dotýká (nejenom s přípravou nového ÚP Brna), uvádíme, že koordinace s územně plánovacími dokumentacemi je samozřejmostí dle ustanovení stavebního zákona. Podmínka na koordinaci územní studie s přípravou návrhu nového ÚP Brna vychází se stanoviska Ministerstva životního prostředí (SEA stanovisko) k návrhu ZÚR JMK ze dne 05.01.2016, v němž je jako požadavek č. 2 na minimalizaci možných dopadů ZÚR JMK na životní prostředí uvedeno: „Koordinovat zpracování územní studie s přípravou nového Územního plánu města Brna“.

Námitka č. A.16, která se týká požadavků na Kapitolu O. Seznam použitých zkratk **se v bodech A16/1, A16/2, A16/4 a A16/7 vyhovuje**. V bodech A16/3, A16/5 a A16/6 **se námitka zamítá**.

Odůvodnění:

K námitce v bodě A16/1 – která požaduje stručné vysvětlení pojmů „bike and ride“, „park and ride“ a „kiss and ride“.

„bike and ride“ – „přijed' na kole a jed'“ – místo pro stojany na kola zpravidla u nádraží a stanic veřejné dopravy

„park and ride“ – „zaparkuj a jed'“ – parkoviště, ze kterého lze pokračovat v jízdě prostředkem hromadné dopravy

„kiss and ride“ – „polib a jed'“ – parkoviště, na kterém lze zastavit za účelem vystoupení a nastoupení osob, které dále využívají prostředek hromadné dopravy osob

Výše uvedená slovní spojení budou jednotlivě vysvětlena v Kapitole O Seznam použitých zkratk a pojmů.

K námitce v bodě A16/2 – požadující úpravu ve vysvětlení u zkratky S – sbírka zákonů.

V Kapitole O Seznam použitých zkratk a pojmů ve sloupci Vysvětlení zkratky bude text opraven na velké S. Jedná se o Sbíru zákonů.

K námitce v bodě A16/3 – týkající se zkratk TV = těžká motorová vozidla celkem“ a SV = všechna

motorová vozidla. V tomto konkrétním případě je z vysvětlení zkratky naprosto zřejmé, že se jedná o těžká vozidla. Text se nebude upravovat.

K námitce v bodě A16/4 – oprava dovětky u zákona č. 254/2001 Sb.

V Kapitole O Seznam použitých zkratk a pojmů ve sloupci Vysvětlení zkratky bude u zákona č. 254/2001 Sb., uvedeno „ve znění pozdějších předpisů“.

K námitce v bodě A16/5 – převést latinský text „in spe“ – „ v budoucnosti“ do češtiny.

ZÚR JMK jsou do určité míry odborným textem. Vzhledem k tomu, že se zkratka uvedená v latině v dokumentu vyskytuje ojediněle a je v Seznamu použitých zkratk a pojmů vysvětlena, není důvodné text opravovat.

K námitce v bodě A16/6 – proč se u značení biocenter a biokoridorů se nevychází ze zvyklostí.

Koncepce řešení ÚSES, a tím i terminologie, vychází z odvětvového dokumentu Koncepčního vymezení regionálního a nadregionálního ÚSES pro území Jihomoravského kraje z roku 2012 (vydal KrÚ JMK, odbor životního prostředí) a celostátního oborového podkladu „Regionální a nadregionální ÚSES ČR – územně technický podklad“, pořízeného MMR a MŽP, 1996. Označení skladebných prvků ÚSES (biocenter a biokoridorů) v ZÚR JMK nebude měněno.

K námitce v bodě A16/7 – nesrozumitelnost zkratky LAPVR01, když u dopravní infrastruktury je označení písmene „R“, tedy rezervy hned na začátku zkratky záměru. U LAPVR je tomu naopak. K tomuto bodu pořizovatel uvádí následující: označení územních rezerv lokalit pro akumulaci povrchových vod (LAPV) bude upraveno tak, aby bylo při čtení textu zřejmé, že se jedná o územní rezervu. Zkratka uváděná v ZÚR JMK tedy bude začínat písmenem R (rezerva), jak je tomu v ostatních případech.

Námitka č. A.17, upozorňujeme na nefungující odkaz zveřejněného Návrhu ZÚR JMK, a to konkrétně Seznamu zkratk v textové části Vyhodnocení vlivů na životní prostředí, **se vyhovuje**.

Odůvodnění:

Byla provedena oprava webu ZÚRka.cz a odkaz nazvaný „Seznam zkratk“ vztahující se k dokumentu Vyhodnocení vlivů ZÚR JMK na udržitelný rozvoj území (VVÚRU) je funkční.

Lze dodat, že dokument VVÚRU, u kterého nefungoval odkaz na seznam použitých zkratk, není součástí ZÚR JMK, a že se nejednalo o pochybení, které by bylo možné považovat za nesplnění povinnosti zveřejnit dokumentaci způsobem umožňujícím dálkový přístup. Část zkratk použitých v tomto dokumentu lze navíc považovat za notoriety.

Námitka č. A.18, upozorňujeme na chybu ve Stanovisku a připomínkách MŽP č. j. 21240/ENV/15, ve kterém je uvedeno: „Ministerstvo životního prostředí uplatňuje ... následující stanovisko k návrhu 1. Aktualizace ZÚR JČK.“ Má se však jednat o stanovisko k návrhu ZÚR JMK, **se zamítá**.

Odůvodnění:

Dokument vydaný Ministerstvem životního prostředí dne 22.05.2015 pod čj. 21240/ENV/15, nazvaný „Věc: Stanovisko a připomínky MŽP k návrhu Zásad územního rozvoje Jihomoravského kraje a vyjádření MŽP k vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území k návrhu Zásad územního rozvoje Jihomoravského kraje“, má celkem 8 stran psaného textu, přičemž v jediném případě, konkrétně na konci druhého odstavce první strany, došlo k záměně zkratky „ZÚR JMK“ za zkratku „1. Aktualizace ZÚR JČK“. Vzhledem k tomu, že ve zbytku textu je důsledně používána zkratka „ZÚR JMK“, se jedná o zřejmou nesprávnost, která nezpůsobuje pochybnosti o smyslu předmětného dokumentu, a proto nevyžaduje opravu.

Pořadí	N 55	Datum	16.06.2016	KEVIS kód	–	Č. j.	JMK 94484/2016

Zástupce veřejnosti (identifikační údaje)	titul, jméno, příjmení:	Ing. Hana Kašpaříková
	datum narození:	anonymizováno
	název, IČ: osoba oprávněná jednat:	–
Adresa / sídlo	anonymizováno	
Téma	Doprava silniční, doprava železniční, doprava letecká, doprava kombinovaná, doprava cyklistická, hospodářství vodní, priority územního plánování, územní studie, etapizace, jiné	
Téma – jiné		

Námítky

A.1 Nesouhlasíme s umístěním záměru DG01 Veřejného terminálu s vazbou na logistické centrum Brno. Požadujeme jeho vyřazení z návrhu ZÚR JMK.

Neexistence odborného podkladu pro umístění záměru v Seznamu podkladů Zadání ZÚR JMK

Předně upozorňujeme, že v Seznamu podkladů, které tvoří Přílohu č. 1 Zadání ZÚR JMK absentuje jakýkoliv podklad, na základě kterého by bylo zřejmé, že právě do této lokality má být Veřejný terminál s vazbou na logistické centrum (dále jen „VLC“) umístěn. Chybí tak základní dokument, který by prověřil požadavek PÚR ČR na umístění veřejného terminálu s vazbou na logistická centra v území Brna. PÚR ČR totiž vymezuje, že terminály nákladní dopravy mají být napojeny na silnice, železnice, případně vodní a leteckou dopravu. Současně PÚR ČR stanovují kritéria a podmínky pro rozhodování o změnách v území, kdy se mají zohledňovat jak aktuální dostupnost, tak umístění mimo zvláště chráněná území přírody, lokality NATURA 2000 a významné koncentrace bydlení. Je potřeba shrnout, že záměrem budou přímo ovlivněni občané místní lokality MČ Brno-Slatina, která se nazývá Slatinka. Ovlivnění záměrem jsou také občané MČ Brno-Tuřany, MČ Brno-Slatina a města Šlapanice, protože je v území zrealizováno již tolik negativních záměrů vyvolávajících dopravu, hluk a emise, že občané přijímají další záměry velmi nelibě. A to zejména z toho důvodu, že dosud nejsou zrealizována opatření k již umístěným záměrům – výstavba průmyslu na Brněnské průmyslové zóně – Černovická terasa bez adekvátního napojení na dálniční síť, neřešení obchvatu Tuřan a Chrlic, neřešení stavu komunikací II. a III. třídy Jihomoravským krajem atd. Nadto uvádíme rozpor v potřebnosti odborného podkladu, kdy na požadavek přeřazení záměru RDZ10 (optimalizace a zkapacitnění železnice v úseku Chrlice – Sokolnice) v připomínce č. 3 spolku Čisté Tuřany, z. s. z května 2015 bylo odpovězeno: „Požadavku zástupce veřejnosti na přeřazení koridoru RDZ10 z územní rezervy do návrhu nemůže pořizovatel ZÚR JMK zatím vyhovět, neboť neexistuje odborný podklad, na základě něhož lze předmětný záměr uvádět jako návrh.“ V tomto případě ze Seznamu podkladů Zadání ZÚR JMK vyplývá, že žádný podklad neexistuje, nebo nebyl použit, a přesto je do ZÚR JMK navrhován, a to dokonce návrhem (nikoliv rezervou). V souvislosti s tím, bychom chtěli dodat, že dle § 2 odst. 4 zákona č. 500/2004 Sb., správní řád v platném znění: „Správní orgán dbá, aby přijaté řešení bylo v souladu s veřejným zájmem a aby odpovídalo okolnostem daného případu, jakož i na to, aby při rozhodování skutkově shodných nebo podobných případů nevznikaly nedůvodné rozdíly.“ by měl orgán, který bude vypořádávat námítky dodržovat princip nerozdílnosti a k záměrům, ke kterým neexistují adekvátní podklady uvedené v podkladech k Zadání, by se měl postavit tak, zeje dá buď do návrhu, nebo je ze ZÚR JMK vyjme.

K neexistenci relevantního podkladu dále uvádíme. Po dohodě Jihomoravského kraje s městem Brnem došlo k zadání územní studie „Umístění veřejného logistického centra lokalita u letiště Brno-Tuřany“, v rámci které však byly prověřeny pouze varianty umístění VLC u letiště. Nadto je potřeba sdělit, že Zastupitelstvo MČ Brno-Tuřany vzneslo směrem k Odboru územního plánování a rozvoje požadavek na to, aby zástupci městské části byli přítomni na výrobních výborech pořizování studie. Tento požadavek byl ze strany města zamítnut. Požadavek na účast na výrobních výborech vznesli také zástupci spolku Čisté Tuřany, i tento byl zamítnut.

Je naprosto nemyslitelné, že kraj umísťuje do území další záměry bez toho, aby byla stanovena etapizace. Etapizace byla požadována občany Tuřan již v první fázi připomínkování Zásad, avšak požadavky nebyly vyslyšeny. Občané mají pádný důvod se domnívat, že tlak investorů by byl natolik veliký, že by záměr VLC stál mnohem dříve, než nový dálniční sjezd a obchvaty Tuřan, Chrlic a vyřešení dopravy ve Šlapanicích a ve Slatině. **Z toho důvodu je požadavek na vyřazení záměru DG01 relevantní a je možné o něm uvažovat, až budou veškerá dosud nezrealizovaná opatření napomáhající řešit hluk a emise v území postavena.**

Rozpor mezi záměry DG01 a RDZ04-B

Z níže uvedeného obrázku je patrný rozpor mezi záměry VLC a vysokorychlostní tratí. V současné době není zřejmé, v jaké trase vysokorychlostní trať povede, proto je v ZÚR JMK vedena jako rezerva – variantně. Umístění VLC návrhem však bude předem predikovat, že varianta VRT v podobě kódového označení RDZ04-B je mrtvá a nepočítá se s ní. Považujeme to za zásadní záležitost, která by měla být řešena neumístěním záměru VLC.

ZÚR JMK ukládá úkoly pro územní plánování v rámci OB3 metropolitní rozvojové oblasti Brno (s. 20, (26)): „Vytvářet územní podmínky v železniční infrastruktuře pro stabilizaci vedení VRT v prostoru metropolitní rozvojové oblasti s napojením na Prahu, Vídeň a Ostravu.“ Objevují se požadavky developerů na změnu územního plánu právě v prostorech trasování VRT. MČ Brno-Tuřany dlouhodobě hájí zájmy ochrany širokého pásu území právě pro potřeby VRT. A na druhé straně je přímo v rámci ZÚR JMK návrhem umísťováno VLC do prostoru, které je rezervou pro koridor VRT. Vidíme v tom rozpor.

Problematika VRT není dosud stále vyřešena, existuje nepřeberné množství variant (z podkladů pro Zadání ZÚR JMK k trasování VRT nevyplývá, jak hluboko bude VRT zahlobena), a věříme, že odborníci přijdou na další. Problémy nastanou zejména při projektování podrobnější dokumentace (DÚR) a podrobného průzkumu území, neboť VRT bude protínat území bývalých skládek. Podle našeho názoru je kolem VRT tolik neznámých, že je potřeba dodržovat princip předběžné opatrnosti a nechat rezervu pro trasování nejen pod zemí, ale i na povrchu.

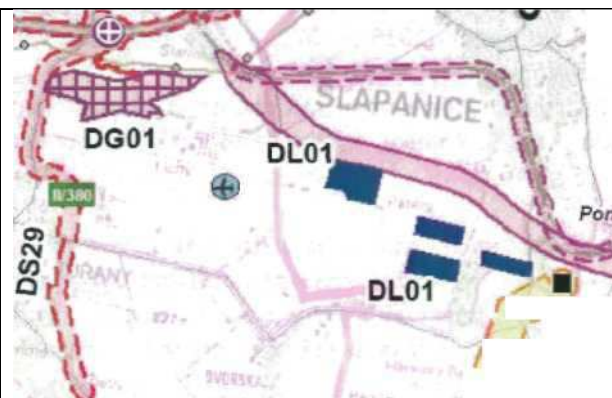


V případě však, že by naše námítka nebyla vyslyšena, požadujeme následující etapizaci záměru:

A.1.1 Požadujeme podmínku přednostní realizace záměrů veřejně prospěšných staveb dopravní infrastruktury RDZ04-A, RDZ04-B Nová trať Brno, Slatina – Brno, Brněnské Ivanovice; varianta ŽUB „Petrov“. Tuto podmínku požadujeme zapracovat do Kapitoly L Stanovení pořadí změn v území (etapizace).

Odůvodnění: Odůvodnění je uvedeno výše. Jde o střet dvou veřejných zájmů, u kterých se domníváme, že záměr RDZ04 má vyšší veřejný zájem, neboť se snaží dopravu zklidňovat a naopak záměr DG01 dopravu koncentruje a vyvolává. Z vyhodnocení vlivů na životní prostředí vyplývá jasné negativní hodnocení záměru DG01. Bohužel, hodnocení vlivů se ze zákona nezabývá vymezením rezerv, proto není možné adekvátně porovnat, který ze záměrů má větší negativní vliv na životní prostředí, a tím i větší váhu veřejného zájmu. A také z toho důvodu by neměl být záměr VLC do území navrhován.

A.2 Nesouhlasíme se záměrem DL01 Modernizace letiště Brno-Tuřany, a to vyčleněním 4 ploch o celkové rozloze 37,5 ha, kterými bude zabrána kvalitní půda I. Třídy bonity ve městě Šlapanice a obci Kobylnice a v MČ Brno-Tuřany. Požadujeme jeho vyřazení z návrhu ZÚR JMK.



A.3 Nesouhlasíme se záměrem RDL01 Mezinárodní letiště Brno-Tuřany, rozvoj, a to vyčleněním ploch o rozloze 28 ha, kterými bude zabrána kvalitní úrodná půda I. třídy bonity ve městě Šlapanice. Požadujeme jeho vyřazení z návrhu ZÚR JMK.



Odůvodnění společné pro A.2 a A.3:

Úvodní poznámka

Domníváme se, že byl záměrně zvolen pojem modernizace tak, aby na případné odpůrce tohoto záměru padalo špatné světlo vtom duchu, že brání důležité modernizaci letiště. Není tomu tak. Předem tedy uvádíme, že modernizace ve smyslu modernizace technické letištní infrastruktury směřující např. k využívání lepších navigačních systémů, technologie pro ekologicky šetrný provoz letadel, technologie vylepšující provoz letiště s minimálním dopadem na životní prostředí a zdraví obyvatel (emise, hluk, osvětlení) bereme za důležitá a nezbytná opatření. Tato však nejsou předmětem legislativy stavebního zákona, a tím předmětem promítání do ZÚR JMK, ale provádí je vlastník resp. nájemce letiště dle svých strategických dokumentů.

Nekonkrétnost záměru

V tomto případě chápeme záměr DL01 Modernizace letiště Brno-Tuřany za vyčleňování dalších ploch ze zemědělského půdního fondu s cílem vystavění zázemí k průmyslovým areálům a kontejnerovým stáním na veřejném logistickém centru (záměr DG01 Veřejný terminál s vazbou na logistické centrum Brno) těsně navázaných na provoz letiště Brno-Tuřany. Upozorňujeme na chybějící dokumenty, které by blíže specifikovaly, co se pod záměrem skrývá.

Neexistující koncepce letecké dopravy Jihomoravského kraje

V textové části Výroku (151) je uvedeno k letecké dopravě: „Koncepce letecké dopravy

Jihomoravského kraje stanovuje podmínky pro podporu a rozvoj mezinárodního letiště Brno-Tuřany jako součást multimodálního dopravního systému Jihomoravského kraje s republikovým a nadnárodním významem v rámci sítě T-ENT.“

Upozorňujeme na to, že Jihomoravský kraj žádný dokument Koncepce letecké dopravy Jihomoravského kraje nemá. Nebo není snadno dohledatelný. Veřejnosti je znám pouze dokument Koncepce letecké dopravy pro období 2015 – 2020, jenž je zveřejněn v Informačním systému SEA http://portal.cenia.cz/easea/detail/SEA_MZP236K). Upozorňujeme na to, že žádný ze 2 výše uvedených dokumentů není uveden v Příloze č. 1 Zadání ZÚR JMK – Seznamu podkladů (kap. B. Politiky, strategie, koncepce, generely, programy a plány) jako podklad pro ZÚR JMK.

Je tedy otázkou na základě jakého dokumentu je v ZÚR JMK navrhován záměr **DL01 Modernizace letiště Brno-Tuřany, pod kterým je možné schovat například vybudování dalších překládových areálů k záměru DG01 Veřejný terminál s vazbou na logistické centrum Brno. Tedy záměry vyvolávající dopravu, aniž by bylo vyřešeno stávající dopravní zatížení obcí – Šlapanic, Tuřan, Slatiny a dalšího širšího okolí.**

Dále upozorňujeme na skutečnosti, že ani **Politika územního rozvoje ČR neuvažuje o „modernizaci“, resp. jakéhokoliv rozšiřování kapacit letiště a jeho zázemí, neboť o letišti Brno-Tuřany není v kapitole 5. Koridory a plochy dopravní infrastruktury, 5. 2 Koncepce, Letiště zmínka. V této kapitole se uvažuje pouze o zvyšování kapacity Letiště Václava Havla Praha a letiště v Karlových Varech. Požadavek na „modernizaci“ letiště Brno-Tuřany jetak neopodstatněný.**

Koncepce letecké dopravy pro období 2015 – 2020 – význam letiště Brno-Tuřany

V rámci Koncepce letecké dopravy pro období 2015 – 2020 (dále také „**Koncepce**“) je letiště Brno-Tuřany v kapitole Struktura letištní sítě v ČR (s. 58) charakterizováno jako letiště regionálního významu a řadí se na podobnou příčku jako letiště v Karlových Varech, Ostravě/M osnově či Pardubicích, byť se tedy jedná o veřejné mezinárodní letiště.

Obecně, letiště se rozdělují podle 1) vybavení, provozních podmínek a základního určení letiště na la) **vnitrostátní** a lb) **mezinárodní**, jimiž jsou celní letiště určená a vybavení k uskutečňování jak vnitrostátních a vnitřních letů, tak i letů, při nichž je překročena vnější hranice podle jiného právního předpisu; a také podle 2) okruhu uživatelů a charakteru letiště na letiště 2a) civilní, jimiž jsou letiště pro potřeby civilní letecké dopravy; rozumí se jimi letiště 2a1) **veřejná**, jimiž jsou letiště přijímací v mezích své technické a provozní způsobilosti všechna letadla, a letiště 2a2) **neveřejná**,... a 2b) **vojenská** (ustanovení § 24 zákona č. 49/1997, o civilním letectví, v platném znění). Dle ustanovení § 25 zákona č. 49/1997 Sb. rozhoduje o stanovení druhu letiště Úřad pro civilní letectví na základě žádosti provozovatele letiště (soukromé společnosti LETIŠTĚ BRNO, a.s.) po posouzení technických a provozních podmínek stanovených pro požadovaný druh letiště. Technické a provozní podmínky jednotlivých druhů letišť a podrobnosti o obsahu žádosti podle odstavce 1 stanoví prováděcí předpis. Zákon však na žádný prováděcí předpis neodkazuje.

Letiště Brno-Tuřany bylo na žádost společnosti LETIŠTĚ BRNO, a.s. rozhodnutím Úřadu pro civilní letectví ze dne 15. 8. 2002 (č. j. 5162/01-341/B) stanoveno jako veřejné mezinárodní letiště. **Naše úvahy tedy míří tam, že dle předpisů letiště splňuje požadavky mezinárodního letiště, potažmo veřejného mezinárodního letiště, což však v důsledku neznámá, že je rovnítko mezi slovem mezinárodní a významné či strategické.** Toto naše tvrzení je co do osobní letecké dopravy potvrzeno také texty a grafy převzatými z Koncepce: „Stupeň vyspělosti v oblasti letecké dopravy daného státu velmi významně rozhoduje o jeho mezinárodní konkurenceschopnosti. Do té významně promlouvá pouze jediné letiště v republice Letiště Václava Havla Praha, které je s cca 11 – 12 mil. ročně odbavenými cestujícími srovnatelné s konkurenčními letišti ve středoevropském prostoru. Další veřejná mezinárodní letiště v ČR (Brno, Ostrava, Karlovy Vary, Pardubice a další) stále nemají takový význam, i přestože se jim v posledních letech podařilo přilákat několik nízkonákladových dopravců.“

Tabulku 1: Počet pravidelných linek provozovaných na pěti největších mezinárodních letištích v ČR (včetně sezónního provozu)

Letiště	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013
Praha	80	108	113	118	118	127	129	130	135	125	114
Brno	0	0	3	3	5	4	3	7	11	8	5
Ostrava	1	1	3	2	2	3	5	4	2	22	21
Karlovy Vary	2	1	1	1	2	2	2	2	7	5	5
Pardubice	0	0	0	0	0	0	0	1	1	2	2

Celkem	83	110	120	124	127	136	139	144	156	162	147

Na otázku, co je příčinou, nalezneme odpověď opět v Konceptu letecké dopravy pro období 2015 – 2020 a je poměrně jednoduchá. Z Brna je snadno dostupné letiště ve Vídni, které tvoří jedno z hlavních přestupních letišť a společně s Frankfurtem, Mnichovem a Curychem nabízí navázaná spojení do 214 destinací v 74 státech světa (s. 27, zdroj: The Air Transport Action Group (ATAG), EUROCONTROL).

V rámci Konceptu letecké dopravy pro období 2015 – 2020 je tak letiště Brno/Tuřany zařazeno do kategorie obsluhy typu 2 – obsluha leteckou dopravou odpovídající globální síti TEN-T, která je charakterizována spojením jen s několika vybranými důležitými letišti v Evropě. A to s ohledem na to, že brněnská aglomerace nesplňuje uvedenou podmínku 1 milionu obyvatel, ale pouhých 600 tisíc obyvatel (s. 61 – 62). Jak také dále uvádí Koncept, potenciál letiště 1. kategorie na Moravě by muselo obsluhovat všechny významné moravské aglomerace – ostravskou, brněnskou, olomouckou a zlínskou, a muselo by být přímé napojení letiště na železniční infrastrukturu, která by zajistila pravidelné intervalové spojení se všemi krajskými centry – Tento potenciál má oblast okolí Přerova, avšak za předpokladu realizace rychlého železničního spojení Brno-Přerov a za předpokladu snížení letiště v Mošnově a v Brně na 3. kategorii. Nese to však vysoké finanční nároky (s. 62).

V rámci Konceptu je zmíněna kapitola zabývající se výběrem regionů, které je nezbytně nutné napojit leteckou obsluhou. Citujeme: „Cílem regionální rozvoje je konkurenceschopný region, přitažlivý pro investory, obyvatele, který si zároveň dokáže uchovat vysokou kvalitu životního prostředí. Jedním z rozhodujících faktorů je dopravní dostupnost, která ovlivňuje rozhodování investorů při umisťování svých investic a je důležitým faktorem pro rozvoj cestovního ruchu. Stupeň vyspělosti v oblasti letecké

dopravy daného státu velmi významně rozhoduje o jeho mezinárodní konkurenceschopnosti. Do té významně promlouvá pouze jediné letiště v republice Letiště Václava Havla Praha, které je s cca 11 – 12 mil. ročně odbavenými cestujícími srovnatelné s konkurenčními letišti ve středoevropském prostoru. Další veřejná mezinárodní letiště v ČR (Brno, Ostrava, Karlovy Vary, Pardubice a další) stále nemají takový význam, i přestože se jim v posledních letech podařilo přilákat několik nízkonákladových dopravců.“ (s. 59) **Nutno dodat, že Brno v současné situaci nemá vyřešenu polohu nádraží (ŽUB), letiště není adekvátně dopravně napojeno na železnici (chybí železniční zastávka), není vyřešeno trasování vysokorychlostních tratí (VRT), dálnice D1 je v rámci Brněnské aglomerace na hranici své kapacity a častá nehodovost způsobuje nejen kolaps na dálnici, ale také obcích ležících v okolí dálničních sjezdů, Brněnská průmyslová zóna – Černovická terasa nemá vyřešeno napojení na D1 tak, aby veškerá doprava nebyla vedena přes obytnou část městské části (ul. Řípská). Tato všechna neexistující opatření přispívají k výše zmíněné ztrátě kvality životního prostředí.** Z logiky věci pak vyplývá, že se při sebelepší snaze do nově vyčleněných ploch pro „modernizaci“ letiště nepohrnou kvalitní investoři, ale budeme obestavěni opět záměry, kterým nevádí hluk a emise.

Vyhodnocení vlivů ZÚR JMK na životní prostředí a záměr DL01

Předem upozorňujeme na nesoulad vymezení plochy v textové části výroku D.1.5. Letecká doprava, kde je uvedena plocha 37,5 ha a umístění plochy: Brno-Tuřany, Šlapanice a v textové části vyhodnocení vlivů Přílohy 2 Hodnocení záměrů (s. 405), kde je posuzována plocha 34,85 ha a dotčenými obcemi jsou Kobylnice a Šlapanice.

Výměru o rozdílu 7 ha považujeme za zásadní, právě z hlediska posouzení vlivů záměru na udržitelný rozvoj území, neboť zastavěná plocha o takové výměře mění jak odtokové poměry v území, tak je možné na ni umístit záměr, který bude vyvolávat negativní vlivy na zdraví obyvatel.

Výše jsme uvedli, že považujeme záměr za nekonkrétní. Domníváme se, že pokud není blíže specifikováno, co se za záměrem skrývá, nebylo možné ani posoudit, zda dojde k vlivům na životní prostředí. Co si představit pod pojmem modernizace letiště? Nový odbavovací terminál? Ten stávající je z roku 2006. Rozšíření parkoviště pro navýšený počet cestujících? Rozšíření, nebo spíše legalizace, proběhla v roce 2015. A jak jsme uvedli výše, počet cestujících na letišti není nijak závratný a s ohledem na atraktivitu Vídně, ze které se dostanete na další strategické přestupní terminály, zřejmě počet cestujících výrazně neporoste. Bude se prodlužovat letištní ranvej? K tomu má kraj vyčleněny jiné pozemky a navíc je k tomu potřeba souvislá plocha. Jednou z možností je tedy budování logistických center v sousedství letiště – zájem už tu byl u společnosti Amazon, je v plánu vystavět Brno Airport Logistic Park při severní hranici letiště. Další plochy podobného záměru se tedy nabízí.

Shrnutí vyhodnocení identifikovaných vlivů

V textové části vyhodnocení vlivů na životní prostředí Přílohy 2 Hodnocení záměrů na s. 407 jsou shrnuty vlivy na ovzduší, obyvatelstvo, lidské zdraví, půdu, vodu a kulturní dědictví. Upozorníme zejména na dlouhodobé přímé vlivy trvalého charakteru, které mají na obyvatele největší vliv.

Obecně, všechny tyto kategorie jsou v rozmezí 0/-1 až -2. **V případě hodnocení kumulativních a synergických**

vlivů dochází ještě k horšímu hodnocení –1 až –2, záměr má tedy negativní dopady, které jsou nejvíce znatelné v oblasti znečištění ovzduší a vyvolanému hluku, který je veřejností velmi negativně vnímán. Upozorňujeme na absenci koncepčního dokumentu, ze kterého by bylo patrné, o jak velký záměr modernizace letiště se bude jednat (více viz výše), zejména s ohledem na hlukové a prachové znečištění. Vyhodnocení vlivů používá termíny „rozšíření letiště bude spojeno s určitým nárůstem imisní zátěže v navazující zástavbě, ... tento nárůst není příliš významný a sám o sobě pravděpodobně nezpůsobí překročení imisních limitů“ nebo „Rozšíření letiště bude spojeno zejména s nárůstem s nárůstem hlukové zátěže, přičemž letecký hluk patří obecně mezi faktory nejvíce snižující pohodu bydlení. Míra zhoršení závisí na skutečném navýšení provozu.“ a následně navrhuje nereálná opatření typu: „Realizovat protihluková opatření k ochraně obyvatel v okolní zástavbě.“ S ohledem na rozsah letiště a na šíření se hluku z něj by bylo nutné postavit protihlukové valy podél celých Tuřan, Slatiny a Šlapanic. Došlo by k narušení pohody bydlení (výhledu do krajiny), o narušení volného prostupu do krajiny. V době kdy Jihomoravský kraj není schopen vybudovat téměř žádný obchvat, protože v této věci nic nepodniká, v době, kdy jednání o výkupu pozemků trvají desítky let, protože se tomu nikdo nevěnuje, jsou návrhy typu budování protihlukových stěn kolem letiště utopií, který nepovede ke zmírnění negativních vlivů. V rámci vyhodnocení vlivů je třeba navrhnout reálná opatření, a pokud žádná neexistují, pak je třeba dát záměru červenou. Stejně tak opatření „zajistit splnění hlukových limitů v okolní zástavbě“ je výsměchem všem občanům, kteří v blízkosti záměru bydlí. Z veřejného projednání vyplynulo, že se má jednat o opatření typu úpravy leteckého provozu (tj. snížení počtu přistání a vzletání letadel, úprava směru přistání letadel, atd.). Občané však na tyto opatření neslyší, neboť již mnohokrát vedla MČ Brno-Tuřany jednání s ředitelem letiště o řešení situace, kdy dochází k nedodržování leteckého provozu (např. noční lítání při přípravě na pilotní zkoušky, přelety stíhaček, apod.). Tato jednání byla neúspěšná a k nedodržování předpisů dochází neustále. K tomu ještě dodáme, že je nepředstavitelné, pokud letiště vynaloží nemalé investice do modernizace a zkapačnické odbavení zboží, aby následně tuto činnost regulovala.

Shrnutí vyhodnocení kumulativních a synergických vlivů

Dle textové části vyhodnocení vlivů na životní prostředí Přílohy 2 na s. 409 dojde ke kumulativním vlivům se znečištěním ovzduší ze záměru DS10 (napojení Brněnské průmyslové zóny – Černovická terasa na DL), DS29 (obchvat Tuřan) a DG01 (veřejné logistické centrum). Z logiky věci pak vyplývá, že v případě, že realizací záměru dojde ke zhoršení současného stavu, a že je potřeba realizovat záměry DS10 a DS29, které také budou mít negativní vliv na ovzduší, avšak odvedou dopravu ze zastavěného území, je třeba dát přednost těmto dvěma. Domníváme se, že obce, ve kterých bydlíme, již nadále nezvládnou další nápor záměrů vyvolávající hluk a emise, protože neprobíhá dostatečná kompenzace formou výsadby zelených pásů, které pochyťují prachové částice a další škodliviny. Současně je třeba brát na zřetel, že letiště má svá ochranná pásma a jakékoliv výsadby ochranných pásů, ale i valů a protihlukových zdí se mohou stát nerealizovatelnými.

Hluková zátěž

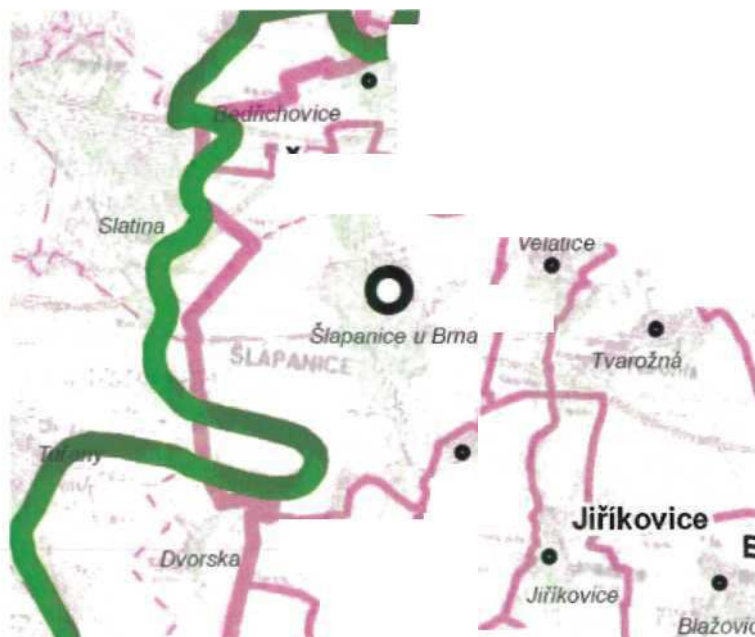
Jak je uvedeno ve vyhodnocení vlivů na životní prostředí, „hluk patří obecně mezi faktory nejvíce snižující pohodu bydlení“. Hluk je vnímán různými jednotlivci různě. Právě proto chodí od občanů bydlících v okolí letiště k opakovaným stížnostem na překračování hluku. Velkou mírou je to způsobeno automobilovou dopravou – neexistencí obchvatu Tuřan a nekvalitní opravou komunikací II. a III. třídy Jihomoravským krajem. Nicméně nepřispívá k tomu ani legislativa. Ze zákona č. 49/1997 Sb. totiž vyplývá, že opatření ke snižování hluku může nařídít Ministerstvo dopravy, a to vydáním rozhodnutí o zavedení provozních opatření. Týká se to však pouze Letiště Václava Havla Praha, na kterém přistává a vzletá více než 50 000 podzvukových proudových letadel. Tatáž legislativa ani nenařizuje brněnskému letišti každoroční monitoring a vydávání zprávy o hlukové situaci na letišti, a to právě proto, že nesplňuje oněch zmíněných 50 000 letů, ale „jen“ 30 902 (pohyby letadel celkem za hospodářský rok 2013 – 2014, zdroj: Pětiletý program rozvoje letiště Brno-Tuřany, aktualizace na období 1. 5. 2015 – 30. 4. 2020, s. 5)

Rozpor záměru DL01 se Šlapanicko-slavkovským krajinným typem

Textová část ve výroku kapitoly F. Stanovení cílových charakteristik krajiny, včetně územních podmínek pro jejich zachování nebo dosažení stanovují územní podmínky pro zachování nebo

dosažení cílových charakteristik jednotlivých krajinných typů. Záměr se nachází v 15. krajinném typu Šlapanicko-Slavkovském, kde je cílovou charakteristikou stanovena krajina historicky významné události (Areál bitvy u Slavkova), krajina plochého až mírně vlnitého reliéfu s dominantním zastoupením středně velkých bloků orné půdy v ukloněných polohách s pestřejší strukturou využití, aj. Současně požadavky na uspořádání a využití území jsou mj. podporovat zachování stávajícího zemědělského charakteru a úkolem je vytvářet podmínky pro ochranu volné krajiny a její rázovitosti. Domníváme se, že tento požadavek je se záměrem

v rozporu a s ohledem na zákonnou ochranu krajinného rázu (zák. č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny), který je nadto v tomto místě podpořen jedinečným geniem loci díky dávné historii – bitvám císaře Napoleona. Časté jsou zájezdy Francouzů právě do těchto míst. Úkolem územního plánování má být naopak toto místo zachovat, a tím zatraktivnit i pro turisty.



Zábor zemědělského půdního fondu (dále jen „ZPF“)

Záměry DL01 a RDL01 jsou umísťovány především na půdách I. a II. třídy bonity, které jsou ze zákona chráněny. Územní plánování je prvním procesem, v rámci kterého se uvažuje o vynětí pozemků ze ZPF, a tedy následná zelená k zastavění hodnotné půdy. Domníváme se, že již v této situaci by mělo docházet k bránění zabírání další hodnotné půdy. Ve vyhodnocení vlivů je co do půdy – ZPF hodnocen záměr negativně: Přímý dlouhodobý trvalý a záporný vliv dostal „známku“ -1/-2. S ohledem na to, že dojde k trvalému odnětí pozemků ze ZPF, je měla by být známka přímo -2, tedy nejvyšší negativní významnost vlivu. Vyhodnocení kumulativních a synergických vlivů se k této zátěži staví následovně: „Úbytek ZPF v důsledku postupující urbanizace obcí a rozvoje veřejné infrastruktury a logistiky.“ Zde jde především právě o tu logistiku a je otázkou, zda stojí veřejný zájem, potažmo soukromý zájem výstavby logistických center nad veřejným zájmem ochrany zemědělského půdního fondu? Domníváme se, že nikoliv. Opatření u tohoto záměru na ochranu ZPF: „Minimalizovat trvalé i dočasné zábory ZPF“ je pak výsměchem celé ochrany půdy a zákona o ochraně zemědělského půdního fondu.

Na tomto místě vznášíme otázku, zda nejsou prostory v okolí letiště dostačující pro modernizaci a rozvoj letiště. Tím máme na mysli stávající pozemky zejména v západní části letiště, které jsou doslova zasypány navážkami asfaltu. Domníváme se, že další zábor ZPF není účelný, neboť se v rámci letiště nachází pozemky, které je možné využít k jeho modernizaci (skládka asfaltu, vojenské hangáry, ve kterých se drží voda). Podle našeho názoru navržené řešení nenaplnuje prioritu PÚR ČR (27)-vytvářet podmínky pro koordinované umísťování veřejné infrastruktury v území a její rozvoj s tím podporovat její účelné využívání v rámci sdílení struktury.



A.2.1 Požadujeme vysvětlení pojmu DL01 Modernizace letiště Brno-Tuřany a pojmu RDL01 Mezinárodní letiště Brno-Tuřany, rozvoj.

Odůvodnění: Výše jsme uvedli, že pojem modernizace letiště není dostatečně konkrétní a také není dostatečně vysvětlen ani v rámci odůvodnění (s. 177 Kapitoly G Odůvodnění) a domníváme se, že může být více konkretizován i v podrobnosti ZÚR JMK. Domníváme se, že pokud není blíže specifikováno, co se za záměrem skrývá, nebylo možné ani posoudit, zda dojde k vlivům na životní prostředí. Z toho důvodu požadujeme v ZÚR JMK blíže specifikovat, co je pod pojmem modernizace letiště Brno-Tuřany myšleno. Nadto je v sousedství jedné plochy „modernizace“ letiště umísťována rezerva RDL01 „rozvoj“ letiště, která je v odůvodnění popsána velmi obdobně, jako záměr DL01 (s. 257 Kapitoly G Odůvodnění). Není zřejmé, co se pod těmito pojmy myslí a zda obsahují to stejné. Podle našeho názoru pak nejdou posoudit ani vlivy na udržitelný rozvoj území.

Požadujeme tedy zpřesnit, co je myšleno pod větou: „Plocha je navržena s cílem vytvoření předpokladů pro další výhledový rozvoj mezinárodního letiště s přeshraničním dosahem, situovaném v OB3 metropolitní rozvojové oblasti Brno a jejím jádrovém území.“, která je uvedena v odůvodnění u obou záměrů.

A.2.2 Namítáme vyhodnocení vlivů na životní prostředí u záměru DL01 Modernizace letiště Brno-Tuřany pro nekonkrétnost záměru a pro chyby ve vyhodnocení.

Odůvodnění: Viz odůvodnění u námitky A.2 a A.2.1. Dále upozorňujeme na skutečnost, že ve vyhodnocení vlivů u záměru DL01 v identifikaci vlivů (s. 406 Přílohy 2) se nepředpokládá, že záměr bude mít vliv na krajinu. S tímto zásadně nesouhlasíme a považujeme vyhodnocení vlivů za chybné.

A.2.3 Požadujeme podmínku přednostní realizace záměrů veřejně prospěšných staveb dopravní infrastruktury DS29 II/380 Tuřany, obchvat a obchvatu Chrlic a DS10 D1 Kývalka – Slatina před záměry DL01 a RDL01. Tuto podmínku požadujeme zapracovat do Kapitoly L Stanovení pořadí změn v území (etapizace).

Odůvodnění: Odkazujeme na enormní hluk v území, vysoké koncentrace polétavého prachu a další negativní

vlivy uvedené výše v odůvodnění u námitek A.2 a A.3.

Pokračování odůvodnění k námitkám A.2 a A.3

Absence studie popisující rozvoj letiště

Dále bychom chtěli upozornit na absenci jakékoliv rozvojové studie, která by sdělovala vize rozvoje letiště. Výše v odůvodnění dokládáme spíše pokles zájmu běžných letů z důvodu blízkosti letiště ve Vídni.

Ze studií je známá pouze Urbanistická studie rozvojových zón Letiště Brno-Tuřany, Černovická terasa a Šla panice, Kovoprojekta Brno, a.s., Brno, 2006, která je však poplatná své době a je všeobecně známo, že studie má utopické návrhy a měla by být spíše z územně analytických podkladů vyřazena. Nehledě na to, že jak město Šlapanice, tak MČ Brno-Tuřany se dlouhodobě staví k výstavbě ploch pro průmysl negativně a studie před zástupci samosprávy tak neobstojí. Rozvoj letiště je ve studii popisován tak, že je v plánu v roce 2030 plánováno odbavit 1 mil. cestujících a dlouhodobá rezerva počítá se 4 mil. odbavenými cestujícími s maximem, který letiště pojme 8 až 10 mil. odbavených cestujících (s. 62 studie). Přitom, když se podíváme do Pětiletých plánů rozvoje letiště, počet odbavených cestujících na pravidelných letech byl v roce 2012-2013 na hodnocen cca 245 tisíc odbavených cestujících s doplněním: „Hospodářský rok 2012 – 2013 byl poznamenán úbytkem cestujících na pravidelných linkách. ... Celkově bylo odbaveno o 12 % méně cestujících než v předchozím hospodářském roce, a to 507 361.“ a v roce 2013-2014 došlo ještě k dalšímu poklesu odbavených cestujících na pravidelných letech, a to na 214 tisíc odbavených cestujících s doplněním: „Celkově bylo odbaveno o 10,2 % méně cestujících než v předchozím hospodářském roce, a to 460 325. Lze tedy počítat s tím, že pokud město Brno nebo Jihomoravský kraj nebudou výrazně dotovat spoje (např. nově se zavedla dotace na spoj do Mnichova), trend využití letiště Brno-Tuřany k osobní dopravě bude nadále klesat, či zůstane na stávajících číslech. Nelze předpokládat prognózy ze studie Kovoprojekty za reálné.

Je tedy otázkou, jakým směrem se letiště Brno-Tuřany bude ubírat. Nejasné indicie dávají právě ZÚR JMK, zřejmě dojde k rozvoji letiště směrem k nákladní dopravě. Ta však vyvolává velké nároky na kvalitní dopravní infrastrukturu, která však v území chybí. Je otázkou, proč ZÚR JMK nemají v podkladech pro Zadání ZÚR JMK zahrnuty právě Pětileté programy rozvoje letiště, které dávají relevantní informace k otázkám rozvoje letiště.

K rozvoji letiště existuje ještě jedna studie. Nese název „Výhledová studie rozvoje letiště Brno-Tuřany, Parolli s.r.o., 2000“ a jedná se o územně plánovací podklad, který sloužil jako jeden z podkladů pro výše uvedenou studii Kovoprojekty. Z vyjádření Majetkového odboru KrÚ JMK vyplývá, že studie pana arch. Parollika je podkladem pro územně plánovací dokumentaci. Avšak úředníci Majetkového odboru kraje opakovaně odmítají studii poskytnout a odmítli poskytnout také informace o tom, jaká konkrétní data jsou ze studie pro územně plánovací dokumentaci použita.

Plány na rozvoj letiště tak nejsou veřejnosti prezentovány, sic jsou navrhovány v ZÚR JMK. Jak jsme uvedli výše návrhy na modernizaci a rozvoj letiště (DL01 a RDL01) jsou tak zastřeny velkou nekonkrétností – bude se letiště rozvíjet pro osobní dopravu, nebo nákladní dopravu? Jak je možné bez odpovědi na tuto otázku hodnotit vlivy na udržitelný rozvoj území? (Odkaz na námitku A.2.1) Nadto uvádíme rozpor v potřebnosti odborného podkladu, kdy na požadavek přeřazení záměru RDZ10 (optimalizace a zkapacitnění železnice v úseku Chrlice – Sokolnice) v připomínce č. 3 spolku Čisté Tuřany, z.s. z května 2015 bylo odpovězeno: „Požadavku zástupce veřejnosti na přeřazení koridoru RDZ10 z územní rezervy do návrhu nemůže pořizovatel ZÚR JMK zatím vyhovět neboť neexistuje odborný podklad, na základě něhož lze předmětný záměr uvádět jako návrh.“ V tomto případě ze Seznamu podkladů Zadání ZÚR JMK vyplývá, že žádný podklad neexistuje, nebo nebyl použit, a přesto je do ZÚR JMK navrhován, a to dokonce návrhem (nikoliv rezervou, krom záměru RDL01). V souvislosti s tím, bychom chtěli dodat, že dle § 2 odst. 4 zákona č. 500/2004 Sb., správní řád v platném znění: „Správní orgán dbá, aby přijaté řešení bylo v souladu s veřejným zájmem a aby odpovídalo okolnostem daného případu, jakož i na to, aby při rozhodování skutkově shodných nebo podobných případů nevznikaly nedůvodné rozdíly.“ by měl orgán, který bude vypořádávat námitky dodržovat princip nerozdílnosti a k záměrům, ke kterým neexistují adekvátní podklady uvedené v podkladech k Zadání, by se měl postavit tak, že je ze ZÚR JMK vyjme.

Absence vyhodnocení negativního vlivu na konkurenceschopnost dalších letišť

ZÚR JMK by měli mít jedním z podkladů také to, jak je brněnské letiště schopné konkurovat zahraničním letištím v okolí a tuzemským letištím v rámci ČR. Tento požadavek je nepřímým nadnesen v Konceptu letecké dopravy pro období 2015 – 2020 (s. 30 Konceptu): „Síťovou leteckou dopravu v okolních zemích ČR zajišťují především letečtí dopravci letecké aliance Star Alliance (Polsko, Německo, Rakousko), kteří zajišťují konektivitu i na evropských linkách včetně regionu východní a jihovýchodní Evropy, zejména přes Mnichov a Vídeň. Tato dvě letiště jsou pro přepravní trh ČR konkurenční i z pohledu vhodné dostupnosti povrchovou dopravou. ČR v minulosti ztratila dříve vybudovanou pozici Prahy jako přestupního bodu i v rámci evropských linek mezi východem, jihovýchodem a západem Evropy. To je patrné ze snižování podílu transferových cestujících na celkovém počtu odbavených cestujících. Pokles počtu transferových cestujících také souvisí s obchodní politikou leteckých dopravců, kteří využívají Letiště Václava Havla Praha jako uzlový (přestupní) bod.“

Domníváme se, že bez takového hodnocení je nedůvodné do území umísťovat záměry rozvoje, neboť se jedná o nesystémovost a rozpor s prioritou (27) PÚR ČR, potažmo s prioritami ZÚR JMK – např. (3), kdy hrozí odliv nabídek a poptávek z okolních center osídlení.

Závěrečné shrnutí

Vidíme vyčlenění ploch pro rozvoj letiště jako předčasný. Prioritní by mělo být realizace zkvalitnění železničních tahů a výstavba obchvatů, které přispějí k řešení neutěšeného stavu dopravy. Pokud se JMK zaměří na realizaci staveb, které jsou již v územních plánech měst a obcí zakomponovány několik let (např. obchvaty), přispěje k podpoře regionu, a tím výhledově i k podpoře trhu, který si sám bude klást požadavky na další zkvalitňování dopravní infrastruktury. Namísto toho se v ZÚR JMK navrhuje záměry, které nemají ani relevantní podklady, analýzy, strategie a vize. **Na druhé straně v těchto krocích vidíme nekonceptnost, která vyvolává další požadavky na dopravu, přičemž Jihomoravský kraj, ŘSD, SŽDC a Ministerstvo dopravy nejsou schopny dostát splnění závazků stanovených na začátku milénia v již zrealizovaných záměrech** (Brněnská průmyslová zóna Černovická terasa vs. její napojení na DI a vybudování obchvatu Tuřan, průmyslové zóny Šlapanice vs. nevyřešená doprava, nemodernizované železniční tratě, chybějící železniční zastávka u letiště, atd.).

A.4 Do kapitoly K textové části Odůvodnění ZÚR JMK požadujeme uvést celkovou výměru brownfieldů v rámci Jihomoravského kraje tak, aby bylo možné adekvátně vyhodnotit, zda dochází k naplnění principů územního plánování (15).

Odůvodnění: Domníváme se, že pokud nebude v ZÚR přehledně uvedena srovnávací tabulka s předpokládanými zábory ZPF (jiné, než dopravní a technické infrastruktury) a rozlohou brownfieldů v rámci Jihomoravského kraje, nelze pak účelně vyhodnotit naplnění cílů směřujících k ochraně ZPF (15) a domníváme se, že není možné adekvátně vyhodnotit vlivy na životní prostředí – v kategorii půda.

A.5 Nesouhlasíme se záměrem RDS32 Tuřany – Kobylnice, prodloužení II/152 (dříve nazývána Jihovýchodní tangentou, JVT Tuřany – Kobylnice) a požadujeme jeho vyřazení ze ZÚR JMK.

Odůvodnění: Opakovaně občané negují záměr výstavby Jihovýchodní tangenty, nově přejmenované na Tuřany – Kobylnice, prodloužení II/152. S Jihovýchodní tangentou jsme nesouhlasili jak ve zrušených ZÚR JMK, tak jsme se proti ní vymezovali v připomínkách návrhu ZÚR JMK v květnu 2015, Domníváme se, že tato komunikace nemá své opodstatnění. Komunikace taktéž nemá podporu Ministerstva dopravy, které se již dříve vyjadřovalo, že z jejich strany požadavek na výstavbu nezaznívá.

Tento záměr nemá dopravní opodstatnění, má pouze minimální pozitivní dopady na snížení intenzit dopravy na stávajících komunikacích procházejících intravilány místních částí – Tuřan a Dvorsk, naopak do území přivádí indukovanou dopravu, která by tudy jinak nejela – Jihovýchodní tangenta by se stala atraktivní nezpoptatnou alternativou k DI a D2.

V současné době, kdy je problém se samotnou realizací obchvatu Tuřan a Chrlic, je do území umísťována další dopravní komunikace v podobě rezervy, která bude v územních plánech strašit po desetiletí.

Původně byla JVT zamýšlena jako komunikace umožňující dopravní obslužnost rozsáhlých průmyslových ploch Šlapanic, Tuřan a jiných. Aktuálně ale město Šlapanice zpracovává nový územní plán, ve kterém od těchto rozvojových ploch pro výrobu upustilo s ohledem na dlouhodobě nesouhlasná stanoviska Ministerstva

životního prostředí (od roku 2001), a to kvůli mimořádně bonitním půdám. Jejich kvalitu potvrdil opakovaně i pedologický průzkum zpracovaný městem Šlapanice v roce 2013. Upozorňujeme na to, že argumentace rozvojovými plochami v ZÚR přetrvává, např.: „... o napojení průmyslových center Šlapanicka ...“ (s. 162 Kapitoly G textové části Odůvodnění), nebo „Naopak je sledována taková strategie, aby rozvojové aktivity v tomto prostoru byly co nejvíce zpřístupněny od dálnice D1 a dále nezatěžovaly v podélné ose území mezi dálnicemi D1 a D2.“ (s. 236 Kapitoly G textové části Odůvodnění), a to i přes to, že o několik řádek se píše o tom, že původní koncepce jsou přehodnocovány: „Původně navrhované rozšíření dálnice v tomto úseku, včetně přestavby MÚK a umístění nové MÚK pro napojení sídel a rozvojového území jižně od dálnice D1, vyplývalo z původní koncepce rozvoje území a funkce dříve sledované jihovýchodní tangenty (JVT) s napojením na dálnici D1 (MÚK Tvarožná). Vzhledem k tomu, že rozvojové záměry tohoto prostoru jsou v současné době přehodnocovány, mění se i funkce dříve sledované JVT.“ (s. 236 Kapitoly G textové části Odůvodnění). A proto:

A.5.1 Požadujeme ze všech textových částí ZÚR JMK (zejm. textová část odůvodnění) vypustit argumentaci potřebnosti záměrů z důvodu rozvojových ploch – průmyslových center Šlapanicka. A na základě vypuštění tohoto argumentu přehodnotit potřebnost námi namítaných komunikací.

Odůvodnění: Na základě výše uvedeného upozorňujeme na zásadní změnu v případě přístupu vedení města Šlapanic, které upouští od záměrů budování rozvojových ploch pro průmysl, a to na základě dlouhodobých stanovisek Ministerstva životního prostředí a potřeby ochrany zemědělského půdního fondu, kterou má také ZÚR JMK zakomponovanou ve svých prioritách (15). Tuto skutečnost je třeba zohlednit především v textové části ZÚR JMK.

Argumentace potřebnosti JVT je tak bezpředmětná a je potřeba od záměrů na JVT upustit. Nelze se opírat ani o generely krajských silnic, protože ty byly zpracovány právě s ohledem na masivní plochy výroby u Šlapanic.

Pokračování odůvodnění k námitce A.5:

Je třeba si uvědomit, že rezerva protíná významné krajinné prvky, prochází pozemky zařazenými do zemědělského půdního fondu s II. třídou bonity, která je chráněna zákonem č. 334/1992 Sb., o ochraně zemědělského půdního fondu, kdy v případech vynětí půd pro účely výstavby komunikací se za vynětí pozemků neodvážejí žádné finance. Dochází tak ke zbytečné ztrátě kvalitní půdy pro projekty, které nejsou z hlediska dopravního potřeba.

Jednou z priorit územního plánování Jihomoravského kraje pro zajištění udržitelného rozvoje území v Kapitole A (10) je: „Nástroji územního plánování podporovat přístupnost a prostupnost krajiny, zejména důsledně předcházet zneprůchodnění území a fragmentaci krajiny.“ Domníváme se, že územní rezerva RD32 je právě jedním ze záměrů, které nerespektují tuto prioritu. Priorit, které tato rezerva porušuje, je ale více, např. prioritu (9) optimalizovaná obslužnost, (12) kvalitní podmínky pro ochranu zdraví lidí, (13) minimalizace vlivu nových záměrů, (15) ochrana kvalitní zemědělské půdy.

Tento úsek dříve nazývané Jihovýchodní tangenty je nevhodný i z hlediska ochrany krajinného rázu v oblasti Slavkovského bojiště, přičemž požadavky na uspořádání a využití území Šlapanicko-slavkovského krajinného typu (380) jsou „podporovat zachování stávajícího zemědělského charakteru území“ a úkolem územního plánování je mj. „vytváření územních podmínek pro ochranu volné krajiny a její rázovitosti“. Tento záměr způsobuje pravý opak.

A.6 Požadujeme upravit vymezení záměru DS24 Obchvat Chrlic, prodloužení II/152 (dříve „Jihovýchodní tangenta“) tak, aby bylo umožněno využití stávající komunikace (Davídkova – Roviny).

Odůvodnění: V květnu 2015 jsme vznášeli následující připomínku k návrhu ZÚR JMK: „Požadujeme upravit vymezení záměru DS24 („Jihovýchodní tangenta“) tak, aby bylo umožněno i využití stávající komunikace (Davídkova – Roviny) a doporučujeme záměr přejmenovat na „Chrlice – obchvat“. Tato naše připomínka byla vyhověna jen z části, a to převzetím názvu. Trasování, které je důležitější, nežli název, zůstalo bohužel stejné.

Požadavky na úpravu trasování východní části obchvatu Chrlic

Z grafické části ZÚR JMK vyplývá, že pro obchvat není využívána ulice Davídkova tak, jak jsme požadovali v naší původní připomínce. Naopak, je v plánu zábor dalších půd I. a II. bonitní třídy a zásah do významného krajinného prvku Dvorský potok (VKP ze zákona). Současně upozorňujeme, že v identifikaci ovlivnění Vyhodnocení vlivů na životní prostředí není hodnoceno, že by záměr měl mít dopad na biologickou rozmanitost, faunu a floru. Toto tvrzení odmítáme, z toho důvodu:

A.6.1 Namítáme vyhodnocení vlivů na životní prostředí u záměru DS24 Obchvat Chrlic, prodloužení II/152 pro chyby ve vyhodnocení

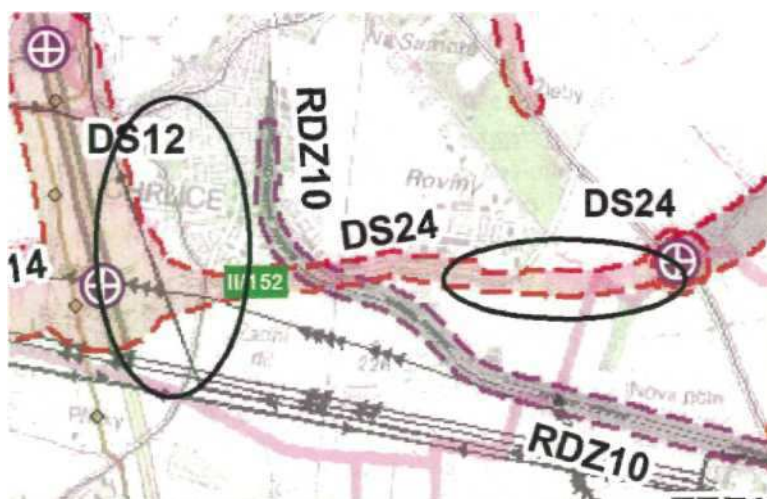
Odůvodnění: Dvorský potok jedním z významných vodních toků nacházejících se v MČ Brno-Chrlice, na který je vázáno mnoho vodních druhů živočichů. Tato skutečnost nebyla ve vyhodnocení vlivů zohledněna.

Pokračování odůvodnění k námitce A.6:

Rozpor s podporou cyklistické dopravy

Současně je část záměru v rozporu s tvrzením: „ZÚR JMK respektují a územně vymezují vedení mezinárodních cyklistických koridorů Brno – Vídeň,...“, neboť část záměru DS24, kterou rozporujeme, se překrývá se záměrem Cyklostezka Brno – Vídeň (170), konkrétně s odbočkou z 5, EV9, CS B-W, Greenway K-M-W, kterou je v plánu využít pro napojení MČ Brno-Chrlice, MČ Brno-Tuřany, Šlapanice, a propojit tak tento mezinárodní cyklistický koridor na další významné cyklistické trasy.

Obchvat Chrlic v dnešní době v omezené podobě funguje, pro jeho bezproblémovou funkci stačí odstranit některé bodové závady – upravit křižovatky a podjezd pod železniční tratí a rozšířit vozovku. Výstavba nového trasování komunikace je kontraproduktivní, neboť bude zamezovat řešení bodových závad, které by obchvat Chrlic zfunkčnili. Nadto nové trasování obchvatu naráží na likvidaci VKP – Dvorského potoka, o čemž jsme psali dříve.



iA.7 Nesouhlasíme ukončením záměru DS14 D52/JT Rajhrad – Chrlice II (D2), tzv. Jižní tangenty novým dálničním sjezdem jihozápadně od Chrlic. Požadujeme ukončení záměru DS14 na stávajícím sjezdu z dálnice D2 u Olympie, tak jak bylo původně plánováno. Tento náš návrh je v souladu s našimi požadavky v námitce A.6.

Odůvodnění: S ohledem na to, že Jihovýchodní tangenta není již v současné době potřebná (v prostoru Tuřany – Šlapanice nejsou navrhovány průmyslové zóny), je její část v ZÚR JMK vedená rezervou (RDS32). S ohledem na to, že nesouhlasíme s realizací Jihovýchodní tangenty a požadujeme do ZÚR JMK znázornit „pouze“ obchvat Chrlic s trasováním Davídkova – Roviny, považujeme za důležité, aby i napojení obchvatu Chrlic bylo v režimu realizovatelnosti záměru. To je, **požadujeme, aby byl obchvat Chrlic napojen na Jižní tangentu na dálnici D2 u Olympie, následně veden po Davídkově a vyústěn na ulici roviny, kde by navazoval na obchvat Tuřan.** Naše návrhy opíráme o časovou a finanční realizovatelnost v dohledné době. Využitím stávající komunikace – vyřešením bodových závad dojde k rychlému řešení neutěšené dopravní situace v MČ Brno-Chrlice a Brno-Tuřany.

A.8 Požadujeme přeřazení záměru RDZ10 Trať č. 300, optimalizace a zkapacitnění v úseku Chrlice – Sokolnice“ z územních rezerv do návrhu.

Odůvodnění: Městské části mají zájem na zatraktivnění příměstské dopravy. Část autobusů v rámci IDS JMK bývá přetížena (směr ze Sokolnic). Cílem by mělo být zefektivnění dopravy, k čemuž může posloužit právě zdvojkolejnění železnice v úseku Brno. Navíc kolejová doprava přispívá k nezatěžování znečištění ovzduší, které je na území městských částí Brno-Tuřany vysoké. Optimalizace a zdvojkolejnění železniční trati Brno – Chrlice – Sokolnice, vč. zřízení nových zastávek, zatraktivní dopravu po železnici a pomůže tak snížit zatížení MČ Tuřany individuální automobilovou dopravou. Realizace tohoto záměru je potřebná v co nejkratší době. Domníváme se, že odborný podklad, který vyžaduje Jihomoravský kraj, není pro potřeby ZÚR JMK potřeba, neboť by byl v podrobnosti pod potřeby ZÚR JMK. Nadto uvádíme, že v případě umístění záměru DL01 také neexistuje podklad, avšak záměr je do území umisťován. V případě záměru RDZ10 Trať 300 se jedná o modernizaci a kapacitnění stávajícího vedení kolejí, nikoliv umisťování nové trasy do území.



A.9 Požadujeme stanovení podrobné územní studie pro území vymezení MČ Brno-Chrlice, MČ Brno-Tuřany, MČ Brno-Slatina, město Šlapanice do úkolů ZÚR JMK.

Odůvodnění: V souvislosti se všemi plánovanými záměry v okolí výše uvedených městských částí a města Šlapanice upozorňujeme, že Vyhodnocení vlivů ZÚR JMK na udržitelný rozvoj území identifikovalo oblast Tuřany – Šlapanice jako oblast problematickou pro zdraví obyvatel vzhledem k významné kumulaci dopravních záměrů a doporučuje řešit toto území v podrobné územní studii s detailní specifikací podmínek umístění jednotlivých staveb. Z toho důvodu požadujeme zařadit povinnost zpracování podrobné územní studie s detailní specifikací podmínek umístění jednotlivých staveb.

V celkovém záměru Vyhodnocení vlivů ZÚR JMK z hlediska vlivů na životní prostředí vyplývá (s. 256 Kapitoly A.12 textové části vyhodnocení vlivů) upozornění na „nutnost urychleného prověření a dořešení problematiky uspořádání nadřazené dálniční a silniční sítě v jádrovém území 083 metropolitní rozvojové oblasti Brno, které je vymezeno jako plocha, ve které se ukládá prověření změn jejího využití územní studií“. Domníváme se, že bez vyřešení problematiky dopravní sítě v rámci OB3 není možné adekvátně posoudit vlivy na životní prostředí u záměrů, které jsou v oblasti Tuřany – Šlapanice navrhovány.

A.10 Požadujeme, aby ZÚR JMK stanovily podmínky pro rozvoj obcí v metropolitní rozvojové oblasti Brno s cílem omezit neřízenou rezidenční i komerční suburbanizaci.

Odůvodnění: Tento požadavek jsme vznesli již v květnu 2015. Připomínka byla vypořádána tak, že pořizovatel nemůže připomínce vyhovět, neboť ZÚR JMK nedisponují nástroji pro regulaci územního rozvoje obcí. S tímto tvrzením nesouhlasíme. Neboť jsou-li záměry sousedních obcí natolik významné, že realizací záměru ovlivňují například dopravu v sousedním území, pak je nutné řešit i tuto problematiku. Územní plánování má mnoho

nástrojů k regulaci suburbanizace – v rámci priorit si může tento úkol vyčlenit a stanovit podmínky pro podřízenou územně plánovací dokumentaci. Pokud ZÚR JMK na tuto problematiku absentují, dostaneme se do fáze, kdy územní plány obcí budou žalovat sousední obce, neboť často jejich námítky nejsou zohledňovány (např. výstavba v záplavové zóně v katastru obce Modřice a jejich vliv na odtokové poměry a zástavbu v MČ Brno-Chrlice, Brno-Jih, Brno-Tuřany).

A.11 Nesouhlasíme se záměrem LAPVR01 lokalita Čučice, tj. plochy morfologicky, geologicky a hydrogeologicky vhodné pro kumulaci povrchových vod – lokalita Oslavka. Požadujeme do vyhodnocení vlivů – upozornění SEA zahrnout také minimalizaci vlivu na duchovní potenciál lokality (genius loci).

Odůvodnění: Jsme si vědomi, že záměr vychází z PÚR ČR a z „Generelu území chráněných pro akumulaci povrchových vod a základních zásad využití těchto území“. Touto cestou vznášíme nesouhlas k celému dokumentu. Je naprostou utopií vyčlenit v rámci ČR v řádech desítky prostorů, kde se vytvoří hráze a zaplaví údolí (dříve v řádu stovek záměrů (cca 206)). Do ZÚR JMK tak nejsou vkládány výsledky dlouholetých výzkumů, že nejlepší voda je ta zadržaná v půdě – luční porosty a listnaté lesy. Stát má jít cestou podpory primárního sektoru – živočišné výroby, která si klade nároky na výrobu rostlinnou, zejména píce, které pomáhají zadržovat vodu v krajině. Dále máme jít cestou podpory mokřadů, vytvářením zasakovacích průběhů ve spádnících na zemědělsky obhospodařovaných pozemcích, obnovy remízů a úpravou osevních postupů, které významně napomohou k zadržování vody v krajině. Namísto toho se ubíráme cestou zátopů velmi cenných území – co do fauny, flóry, ale i jedinečného horninového prostředí. Záměr je v přímém rozporu s ochranou přírody a krajiny a s ochranou hodnot krajinného rázu jedinečného území, neboť obdobné údolí jsme si nechali zaplavit kvůli záměru výstavby JE Dukovany. Záměr je také v rozporu s lesním zákonem č. 289/1995 Sb., v platném znění.

Současně má údolí Oslavky také velmi cenný rekreační potenciál, který vychází z historie – zejména období první republiky a socialismu, kdy vznikaly trampské osady a lidé utíkali z měst a od věčného špehování příslušníky StB za hranice města Brna právě do okolí řek Jihlavy a Oslavy. Z toho důvodu požadujeme hodnocení nejen vlivu na životní prostředí – vlivu na ochranu rostlin a živočichů, lesa ale i vyhodnocení ztráty nehmotného kulturního dědictví.

A.12 Jsou v ZÚR JMK vymezovány artézské vody, resp. jejich ochrana? Pokud ne, z jakého důvodu?

Odůvodnění: Velká část Brna se nachází nad zásobníkem pitné vody – artézských vod. Máme za to, že se na jejich ochranu bere malý ohled, neboť se považují již za znečištěná a nevyužitelná. S ohledem na teroristické útoky však jejich význam může narůstat, jak o tom píše mj. geolog Milan Čáslavský (<http://www.cistaturanv.cz/Studie/nazory-odborniku/> – Artézské vody v brněnské kotlině, Veronika č. 1/2009, s. 12 – 14).

A.13 Požadujeme, aby byla územní studie zpracována bezodkladně, tj. zadána hned, nikoliv až po vydání ZÚR JMK.

Odůvodnění: Domníváme se, že není potřeba čekat na vydání ZÚR JMK. Je všeobecně zřejmé, že v okolí Brněnské aglomerace je veliký problém s dopravou. Existuje nespočet různých druhů studií. Dosud však nedošlo k jejich sesumírování, případnému doplnění chybějících informací a celkové analýze. Domníváme se, že tato činnost měla běžet zároveň, při zpracovávání ZÚR. Domníváme se, že Jihomoravský kraj měl k tomuto přistoupit zodpovědně a vyčlenit na územní studii ze svého rozpočtu finance a v případě potřeby nabrat na dobu určitou také úředníky, kteří by měli čas se věnovat výhradně pořizování studie. V této době již mohla být zpracována a mohla sloužit také jako územně analytický podklad právě pro nový územní plán města Brna a územní plány dalších obcí. Domníváme se, že není třeba čekat na vyhodnocení námitek a připomínek a na samotné schválení ZÚR JMK, ať už bude v říjnu 2016 nebo v lednu 2017. Zvýše uvedených důvodů **požadujeme zahájení prací na studii již nyní**. Na studiích jiných záměrů umístovaných do ZÚR JMK se také pracuje již nyní. **Požadujeme, aby k zadání studie byly přizvány také dotčené obce, města, městské části a další subjekty**, neboť i tyto mají v šuplících velké množství dat, které by mohly přispět k vyhodnocení a dobrému řešení území dotčeného pořízením územní studie.

A.14 Požadavky na zapracování a úpravu priorit územního plánování Jihomoravského kraje v ZÚR JMK

A.14.1 Ve výrokové části ZÚR JMK – v Kapitole A Stanovení priorit územního plánování Jihomoravského kraje pro zajištění udržitelného rozvoje území včetně zohlednění priorit stanovených v politice územního rozvoje požadujeme upravit republikovou prioritu uvedenou v PÚR ČR v kapitole 2. Republikové priority

územního plánování pro zajištění udržitelného rozvoje území (s. 15) následovně: (15) Při plánování rozvoje oblastí, os a center dbát na rozvoj primárního sektoru při zohlednění ochrany kvalitní zemědělské půdy a ekologických funkcí krajiny. Po zpracování této priority požadujeme její zohlednění i v následujících kapitolách.

Odůvodnění: Jihomoravský kraj má v rámci České republiky jedny z nejcennějších půd (Půda I. a II. třídy bonity je chráněna zákonem č. 334/1992 Sb., o ochraně zemědělského půdního fondu, v platném znění. Zákon však k ochraně nepostačuje a je třeba dalších silných nástrojů, jakými jsou např. územně plánovací dokumentace.). Je potřeba je chránit před neúměrnou zástavbou a podporovat záměry, které by mohly být realizovány v tzv. brownfieldech.

A.14.2 Do výrokové části ZÚR JMK – do Kapitoly A Stanovení priorit územního plánování Jihomoravského kraje pro zajištění udržitelného rozvoje území včetně zohlednění priorit stanovených v politice územního rozvoje požadujeme zpracovat republikovou prioritu uvedenou v PÚR ČR v kapitole 2. Republikové priority územního plánování pro zajištění udržitelného rozvoje území (s. 15): Vytvářet předpoklady pro polyfunkční využívání opuštěných areálů a ploch (tzv. brownfields průmyslového, zemědělského, vojenského a jiného původu). 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 s cílem omezit negativní důsledky suburbanizace. Po zpracování této priority požadujeme její zohlednění i v následujících kapitolách.

Odůvodnění: V rámci Jihomoravského kraje se nachází velké množství brownfieldů. Mnoho z nich je místního charakteru, a proto nejsou v rámci ZÚR vyčleněny. Avšak považujeme za důležité, aby se ZÚR JMK touto problematikou zabývaly. V roce 2013 si spolek Čisté Turany, z. s. u Jihomoravského kraje vyžádal přes zákon o svobodném přístupu k informacím kopii schváleného seznamu brownfieldů, který sloužil k zapracování do dokumentu ÚAP JMK. V dokumentu bylo vymezeno jako brownfield pouze Vojenské cvičiště Pánov v okrese Hodonín o rozloze 100 ha <http://www.vets.estranky.cz/clanky/vojenske-prostory-jihomoravsky-posadkove-cviciste-hodonin-mestska-cast-panov.html>). Ze starších webových stránek vyplývá, že areál nadále chátrá a že byl areál zařazen do programu NATURA. Nicméně je známo, že určité vlivy (rozhřívání drnu) mohou napomoci přírodě. Je tedy otázkou, zda by část areálu nebylo záhodno využívat ke sportovním účelům (offroad akce – např. <http://pistovskemokradv.cz/>) a k ochraně přírody současně a další části velkého areálu využívat jinak. Je účelné, aby se v rámci ZÚR JMK více dbalo na využití opuštěných areálů, které by měly být v lepším případě polyfunkční. Dalším areálem vhodným k sanaci je areál ICEC ve Šlapanicích (<http://www.brownfieldy-imk.cz/detail/7id-3405>). Další areály v Jihomoravském kraji není třeba vyjmenovávat, jsou přístupné například zde: <http://www.brownfieldy-imk.cz/>. Je však potřeba uvést, že byť některé areály nepřesahují svou rozlohou více území, nebo nejsou nadmístního významu, a tak se nedostanou do ZÚR JMK, přesto je potřeba pomoci kraje vytvořit v rámci územně plánovací dokumentace takové podmínky, aby potenciální investoři měli zájem takové areály využívat a nestavět na zelené louce.

A.14.3 Do výrokové části ZÚR JMK – do Kapitoly A Stanovení priorit územního plánování Jihomoravského kraje pro zajištění udržitelného rozvoje území včetně zohlednění priorit stanovených v politice územního rozvoje požadujeme zpracovat republikovou prioritu uvedenou v PÚR ČR v kapitole 2. Republikové priority územního plánování pro zajištění udržitelného rozvoje území (s. 17): Pro zajištění kvality života obyvatel zohledňovat nároky dalšího vývoje území, požadovat jeho řešení ve všech potřebných dlouhodobých souvislostech, včetně nároků na veřejnou infrastrukturu. Návrh na ochranu kvalitních městských prostorů a veřejné infrastruktury řešit ve spolupráci veřejného i soukromého sektoru se zapojením veřejností. Po zpracování této priority požadujeme její zohlednění i v následujících kapitolách

Odůvodnění: Upozorňujeme tím na skutečnost, která se děla historicky a děje se i nadále. Například Vláda ČR svým usnesením č. 970 + 3P ze dne 4. října 2000 souhlasila s vybudování Brněnské průmyslové zóny – Černovická terasa. Současně uložila mj. „ministru dopravy a spojů ve spolupráci se Státním fondem dopravní infrastruktury zabezpečit výstavbu dopravního napojení území Brněnské průmyslové zóny s termínem dokončení v roce 2005“! Jak je vidět, téměř nejvyšší orgán státu uložil úkoly na vybudování důležitého dopravního napojení a ani po 11 letech dosud průmyslová zóna na Černovické terase vybudována není a další rozvojové záměry se v ZÚR JMK plánují.

V ZÚR JMK absenteje pojem „kvalitní urbanismus“, tedy urbanismus, který s sebou přináší principy dobrého fungování měst a aglomerací, dobrého prostorového plánování, kvalitního dopravního napojení apod. A proto:

A.12.3.1 Požadujeme doplnění výše uvedené priority a doporučujeme pro potřeby ZÚR JMK vytvoření pojmu „kvalitní urbanismus“, nebo jakéhokoliv jiného pojmenování principů urbanismu a jejich definic a zanesení tohoto pojmu do ZÚR JMK (vč. do seznamu zkratk).

Odůvodnění: Domníváme se, že v ZÚR JMK absentuje řešení ochrany a vůbec tvorby kvalitních městských prostorů. Jedná se o záležitost, která je jen zdánlivě pod měřítko řešení ZÚR JMK. Přesto, budou-li ZÚR JMK podporovat kvalitní urbanismus, který vytváří předpoklady pro multifunkční využití území (tj. např. plochy pro bydlení s občanskou vybaveností, dobře dopravně řešené), budou tak řešit problematiku nadměrné dopravy, která zatěžuje území hlukem a znečišťuje ovzduší.

A.14.4 Do výrokové části ZÚR JMK – do Kapitoly A Stanovení priorit územního plánování Jihomoravského kraje pro zajištění udržitelného rozvoje území včetně zohlednění priorit stanovených v politice územního rozvoje požadujeme zapracovat republikovou prioritu uvedenou v PÚR ČR v kapitole 2. Republikové priority územního plánování pro zajištění udržitelného rozvoje území (s. 15): Při změnách nebo vytváření urbánního prostředí předcházet prostorově sociální segregaci s negativními vlivy na soudržnost obyvatel. Analyzovat hlavní mechanismy, jimiž k segregaci dochází, zvažovat existující a potenciální důsledky a navrhovat při územně plánovací činnosti řešení, vhodná pro prevenci nežádoucí míry segregace nebo snížení její úrovně. Po zapracování této priority požadujeme její zohlednění i v následujících kapitolách.

Odůvodnění: Do územních plánů by se měly dostávat také principy kvalitního urbanismu. Segregace obyvatel přináší spoustu problémů. Například v rámci Brna běží historicky některé projekty na budování dalších uniformních sídlišť (např. Výstavba Ovčírny, MČ Brno-Chrlice a MČ Brno-Tuřany), které mají být v řádech tisíců obyvatel. Jsme si vědomi, že výstavby nových čtvrtí jsou většinou pod podrobnost ZÚR a nelze je zobrazovat do výkresové části. Přesto se domníváme, že by měly být zaznamenány aspoň v textové části, a to v prioritách územního plánování tak, aby se zejména města mohla opírat o závazný dokument, jako je ZÚR JMK

A.14.5 Do výrokové části ZÚR JMK – do Kapitoly A Stanovení priorit územního plánování Jihomoravského kraje pro zajištění udržitelného rozvoje území včetně zohlednění priorit stanovených v politice územního rozvoje požadujeme zapracovat republikovou prioritu uvedenou v PÚR ČR v kapitole 2. Republikové priority územního plánování pro zajištění udržitelného rozvoje území (s. 18): Při stanovování urbanistické koncepce posoudit kvalitu bytového fondu ve znevýhodněných městských částech a v souladu s požadavky na kvalitní městské struktury, zdravé prostředí a účinnou infrastrukturu věnovat pozornost vymezení ploch přestavby. Po zapracování této priority požadujeme její zohlednění i v následujících kapitolách.

Odůvodnění: Tato priorita se týká spíše měst, ve kterých díky dramatickému historickému vývoji docházelo k segregaci obyvatel a následnému úpadku čtvrtí. Jedná se také ale o případy, kdy územní plánování na řady desítky let zakomponovaly do území dopravní tahy přes obytné čtvrti, které se tak dostaly do situace, že se do bytového fondu přestalo investovat, jak ze strany soukromých vlastníků, tak ze strany měst. Jedná se o veliký problém, který je potřeba popsat a mít pro něj v územně plánovací dokumentaci podporu.

A.14.6 Do výrokové části ZÚR JMK – do Kapitoly A Stanovení priorit územního plánování Jihomoravského kraje pro zajištění udržitelného rozvoje území včetně zohlednění priorit stanovených v politice územního rozvoje požadujeme zapracovat republikovou prioritu uvedenou v PÚR ČR v kapitole 2. Republikové priority územního plánování pro zajištění udržitelného rozvoje území (s. 15): 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 komunikovat s obyvateli území a s jeho uživateli a hledat vhodná řešení v souladu s cílovými charakteristikami krajiny. Po zapracování této priority požadujeme její zohlednění i v následujících kapitolách.

Odůvodnění: Další z priorit PÚR ČR, která napomáhá nejen k budování lepší spolupráce prací na územně plánovací dokumentaci (ZÚR, územních plánů, regulačních plánů), ale i vytváří podmínky k tomu, aby sloužily územní plány lidem, ne se stali lidé vězni územního plánu. Tato priorita je současně v souladu s prioritou (22) Podporovat zapojení orgánů územního plánování kraje do spolupráce na utváření národních a nadnárodních plánovacích iniciativ, programů, projektů a aktivit, které ovlivňují rozvoj kraje a vyžadují konkrétní územně plánovací prověření a koordinaci.

A.14.7 Do výrokové části ZÚR JMK – do Kapitoly A Stanovení priorit územního plánování Jihomoravského kraje pro zajištění udržitelného rozvoje území včetně zohlednění priorit stanovených v politice územního rozvoje požadujeme zapracovat republikovou prioritu uvedenou v PÚR ČR v kapitole 2. Republikové priority

územního plánování pro zajištění udržitelného rozvoje území (s. 17): Vymezovat zastavitelné plochy v záplavovém území a umisťovat do nich veřejnou infrastrukturu lze jen ve výjimečných a zvláště odůvodněných případech. Po zpracování této priority požadujeme její zohlednění i v následujících kapitolách

Odůvodnění: Jihomoravským krajem protékají 4 významné řeky – Dyje, Morava, Svratka a Svitava – Ale i další významné, například Oslava, Jihlava, Rokytná. S ohledem na nekončící zásahy do krajiny dochází k častým výkyvům počasí, které s sebou přináší jak sucha, tak povodně. V současné době neustále dochází k výstavbě v záplavových zónách. Jedná se zejména o záměry, které nejsou nezbytně nutné – např. výstavba obchodních center v záplavovém území řeky Svratky a Svitavy pod Brnem. Je potřeba v územně plánovací dokumentaci nastavit principy a pravidla, která budou přejímána do nižšího stupně územního plánování až k následnému (ne)povolování staveb

A.14.8 Ve výrokové části ZÚR JMK – v Kapitole A Stanovení priorit územního plánování Jihomoravského kraje pro zajištění udržitelného rozvoje území včetně zohlednění priorit stanovených v politice územního rozvoje je uvedeno (s. 13, priorita (5)): „Nástroji územního plánování vytvářet podmínky k podpoře principu integrovaného rozvoje území, zejména měst a obcí (představujícího objektivní a komplexní posuzování a následné koordinování prostorových, odvětvových a časových hledisek).“ Tato priorita je naprosto nesrozumitelná a požadujeme její přeformulování

Odůvodnění: S ohledem na volená cizí slova a s ohledem na složitost věty není jasné, co je touto prioritou konkrétně myšleno. Je tím myšleno, aby obce vzájemně více komunikovali a na rozvoji daného území se podílely společně?

A.14.9 Ve výrokové části ZÚR JMK – v Kapitole A Stanovení priorit územního plánování Jihomoravského kraje pro zajištění udržitelného rozvoje území včetně zohlednění priorit stanovených v politice územního rozvoje je uvedeno (s. 15, priorita (16 d)): „Podporovat stabilizaci a rozvoj hospodářských funkcí a sociální soudržnosti v území kraje. Zvláště v metropolitní rozvojové oblasti Brno a rozvojových osách vymezených podle politiky územního rozvoje a v rozvojových oblastech a rozvojových osách nadmístního významu usilovat o koordinaci ekonomických, sociálních a environmentálních požadavků na uspořádání území. Dbát zvláště na: d) vytváření územních podmínek pro rozvoj aktivit rekreace, cestovního ruchu, turistiky a lázeňství na území kraje, s cílem zabezpečit potřeby jejich rozvoje v souladu s podmínkami v dotčeném území a s využitím kulturního potenciálu území při zachování a rozvoji jeho kulturních hodnot.“ Požadujeme vypustit slovo lázeňství

Odůvodnění: Na Jižní Moravě neexistuje přirozená oblast lázeňství. Lázně Lednice a Pasohlávky jsou naprosto novým projektem vyvolávajícím obrovské náklady z veřejného rozpočtu s nejistým výhledem. Domníváme se, že toto není směr, kterým by se Jihomoravský kraj měl ubírat. Jihomoravský kraj má potenciál v zemědělství, ve vinohradech a historických osídleních, do kterých by neměly být vnášeny prvky charakteristické pro jiné typy krajiny. Domníváme se, že podpora lázeňství je v rozporu s prioritou (14)

A.15 Požadavky na Úkoly územního plánování

A.15.1 Požadujeme do tabulky na s. 192 (Kapitola F Textové části Výroku) do Úkolů územního plánování doplnit ochranu krajinného rázu nejen na území přírodních parků.

- Vytvářet podmínky pro důslednou ochranu krajinného rázu urbanizovaného území.

Tentýž požadavek požadujeme doplnit do Úkolů územního plánování do textové části Výroku, Kapitoly F na str. 189 (379).

Odůvodnění: Územní podmínky pro důslednou ochranu krajinného rázu by se měly vytvářet pro celé území, nikoliv jen přírodní parky, i když ochrana krajinného rázu v přírodních parcích je důležitá.

A.15.2 Požadujeme do tabulky na s. 20 – 21 (Kapitola B Textové části Výroku) do Úkolů územního plánování doplnit požadavky na řešení cyklodopravy.

- Vytvářet územní podmínky pro rozvoj cyklodopravy.

Tentýž požadavek požadujeme doplnit do Úkolů územního plánování do textové části Výroku, Kapitoly F na str. 189 (379) a str. 192 (393).

Odůvodnění: Je sice nad podrobnost ZÚR JMK vyčleňovat v území trasy cykloopatření mezi jednotlivými malými obcemi, městskými částmi apod. Přesto by ZÚR JMK na tuto oblast měl myslet, a to právě prostřednictvím úkolů pro podrobnější územně plánovací dokumentaci. Tento návrh je v souladu s prioritou ZÚR JMK (4) 3 (8).

A.15.3 Požadujeme do tabulky na s. 189 (379) a str. 192 (393) (Kapitola F Textové části Výroku) do Úkolů územního plánování doplnit požadavky na řešení veřejné dopravy.

■ Vytvářet územní podmínky pro rozvoj veřejné dopravy.

Odůvodnění: Zejména okrajové části brněnské metropole jsou zatíženy dojížděnou za prací z okolních obcí. Obyvatelé okolních obcí využívají zejména IAD. Tato pak přispívá výrazným způsobem ke zhoršování kvality ovzduší a k hluku. Cílem by měla být podpora veřejné dopravy. S rozvojem železniční sítě může vzrůst možnost využití stávající železnice k příměstskému dopravování osob. Domníváme se, že tato problematika je natolik široká a nadto ji má Jihomoravský kraj velmi propracovanou – IDS JMK – že si zaslouží zvláštní pozornost také v úkolech pro územní plánování.

A.15.4 Ve výrokové části ZÚR JMK – v Kapitole I Vymezení ploch a koridorů, ve kterých se ukládá prověření změn jejich využití územní studií je uvedeno (s. 272, (438): „Zpracování územní studie koordinovat s přípravou návrhu nového ÚP Brna.“ Požadujeme, aby se územní studie korigovala také s územními plány dalších obcí, kterých se územní studie dotýká.

Odůvodnění: Brno není jediným městem, které pořizuje nový územní plán města Brna, ale také třeba Šlapanice, Modřice apod. Je třeba se zabývat všemi novými územními plány, nad jejichž územím se zpracovává územní studie a využívat jejich data.

A.16 Požadavky na Kapitulu O. Seznam použitých zkratk:

- Požadujeme ve zkratkách stručně vysvětlit, co je: „bike and ride“, „park and ride“, „kiss and ride“, neboť tyto pojmy jsou zřejmé v odborné veřejnosti, nebo úzkém spektru zainteresované veřejnosti. Pro laika považujeme pojmy za nesrozumitelné.
- Zkratka Sb. je vysvětleno jako „sbírka“. Ve skutečnosti se jedná o Sbírku s velkým es a je tím myšlena Sbírka zákonů. I z toho důvodu je za číselným údajem psáno velké S, tedy Sb.
- Rozdíl v uvedení zkratk: „TV = těžká motorová vozidla celkem“, „SV = všechna motorová vozidla celkem (součet vozidel)“. U TV tak chybí ve vysvětlivce v závorce uvedené (těžká vozidla).
- U vysvětlení zákonů je vždy uvedeno „ve znění pozdějších předpisů ...“, vyjma zákona č. 254/2001 Sb., kde je uvedeno „v platném znění“.
- Text ZÚR by měl být srozumitelný pro širokou veřejnost, bylo by vhodné vyhýbat se cizí řeči (byť latině), např. „in spe“ – v budoucnosti.
- Otázkou je, proč u značení biocenter a biokoridorů se nevychází ze zvyklostí – např. označování biocenter a biokoridorů v územních plánech, ale i literatuře, kde biokoridor mívá zkratku Bk (resp. nadregionální biokoridor NBk, regionální biokoridor RBk) a biocentrum mívá zkratku Bc (resp. nadregionální biocentrum NBc a regionální biocentrum RBC). Bylo by vhodné zkratky upravit.
- Stejně tak je nesrozumitelná zkratka LAPVR01, když u dopravní infrastruktury je označení písmene „R“, tedy rezervy hned na začátku zkratky záměru, např. RDL01. Zde je tomu naopak.
- Nefunguje zde tedy přirozená intuice nad tím, že území akumulace vod jsou vymezeny rezervou a nikoliv záměrem.

Odůvodnění: Vyjadřujeme se tímto k několika drobným, méně podstatným nedostatkům ve vysvětlivkách ZÚR JMK.

A.17 Upozorňujeme na nefungující odkaz zveřejněného Návrhu ZÚR JMK, a to konkrétně Seznamu zkratk v textové části Vyhodnocení vlivů na životní prostředí.

A.18 Upozorňujeme na chybu ve Stanovisku a připomínkách MŽP č. j. 21240/ENV/15, ve kterém je uvedeno: „Ministerstvo životního prostředí uplatňuje ... následující stanovisko k návrhu 1.

Aktualizace ZÚR JČK.“ Má se však jednat o stanovisko k návrhu ZÚR JMK.

Vyhodnocení námitek

Námítka č. A.1, obsahující nesouhlas s umístěním záměru DG01 Veřejného terminálu s vazbou na logistické centrum Brno a požadavek na jeho vyřazení z návrhu ZÚR JMK, **se zamítá.**

Odůvodnění:

K otázce veřejného logistického centra (VLC) na úvod uvádíme, že dle Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 1315/2013, o hlavních směrech Unie pro rozvoj transevropské dopravní sítě a o zrušení rozhodnutí č. 661/2010/EU (dále jen „Nařízení č. 1315/2013“) se logistickým centrem rozumí *oblast, která je přímo spojena s dopravní infrastrukturou transevropské dopravní sítě, zahrnuje nejméně jeden nákladní terminál a umožňuje provádět logistické činnosti*. Cílem budování veřejných logistických center je umožnit přesun nákladní dopravy na střední a dlouhé vzdálenosti ze silniční na železniční, leteckou, případně i na vodní dopravu. Tím by mělo dojít k odlehčení silniční sítě a zároveň ke snížení negativních dopadů dopravy na životní prostředí a obyvatelstvo.

Umístění veřejného logistického centra (VLC) celostátního významu v okolí Brna je uloženo platnou politikou územního rozvoje. K tvrzení, že neexistuje odborný podklad pro umístění záměru v Seznamu podkladů Zadání ZÚR JMK, konstatujeme, že v době schválení Zadání ZÚR JMK (dne 28.02.2013) neexistoval žádný relevantní podklad pro situování veřejného logistického centra, proto není uveden v seznamu podkladů. Podklad byl pořízen Magistrátem města Brna v roce 2014, krajskému úřadu byl předán dne 05.01.2015. S ohledem na možnost připojení na dálniční, silniční, železniční a leteckou dopravu byla jako vhodná lokalita prověřována území u letiště Brno-Tuřany. Zpracovaná „Územní studie umístění veřejného logistického centra – lokalita u letiště Brno-Tuřany (2014)“ mimo jiné porovnávala lokalitu v Heršpicích s lokalitou u letiště Brno-Tuřany. Z porovnání lokalit vyhodnoceného ve studii byla jednoznačně doporučena lokalita u letiště, která splňuje rozhodující kritéria výběru pro umístění VLC celostátního významu. Projektant po obdržení územní studie záměr zapracoval do návrhu ZÚR JMK. K zapracování záměru do návrhu ZÚR JMK a souladu tohoto kroku se zadáním uvádíme, že obsahem zadání ZÚR v souvislosti s vydanými ZÚR se již zabýval Nejvyšší správní soud v rozsudku č. 1 Ao 7/2011-526 ze dne 21. června 2012 v článku [252] cit.: *„Proces pořizování územně plánovací dokumentace je dynamický, obsah návrhu dokumentace se proměňuje v čase tak, jak tento proces prochází jednotlivými fázemi. Ze stavebního zákona nelze dovodit příkaz, aby návrh zásad územního rozvoje byl identický s obsahem schváleného zadání, nýbrž toliko pokyn, aby návrh ze schváleného zadání vycházel (§ 37 odst. 1, srov. rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 24. 11. 2010, č. j. 1 Ao 5/2010 – 169, publ. pod č. 2266/2011 Sb. NSS). Rovněž to neznamená, že by mělo kontinuálně s proměnou obsahu návrhu ZÚR docházet i k aktualizaci podkladových studií. Tyto podkladové studie nejsou součástí opatření obecné povahy, a tudíž nemusí reflektovat výsledný obsah zásad územního rozvoje, jsou pouze pomocnými dokumenty, které slouží k prověřování realizovatelnosti, limitů a smysluplnosti (účinnosti) jednotlivých záměrů.“*

Námítkou uváděný rozpor v potřebnosti odborného podkladu (kdy na požadavek přeřazení záměru RDZ10 v připomínce č. 3 spolku Čisté Tuřany, z. s. z května 2015 bylo odpovězeno: „Požadavku zástupce veřejnosti na přeřazení koridoru RDZ10 z územní rezervy do návrhu nemůže pořizovatel ZÚR JMK zatím vyhovět, neboť neexistuje odborný podklad“) se nejedná o rozpor, protože k vymezení plochy pro záměr VLC existuje výše uvedená územní studie jako odborný podklad, ze kterého projektant vycházel. Pro záměr RDZ10 takový odborný či koncepční podklad není, proto záměr jako návrhový koridor nemůže být v ZÚR JMK vymezen.

V následujícím odstavci námítka připouští, že došlo ke zpracování výše uvedené územní studie. Řešení zamítnutí požadavků zastupitelstva MČ a spolku Čisté Tuřany, aby mohly být přítomny na výrobních výborech konaných v rámci pořizování územní studie ze strany Odboru územního plánování a rozvoje MMB, není úkolem pro návrh ZÚR JMK. Pro pořizovatele ZÚR JMK a projektanta je důležitý závěr, že na stránkách Ústavu územního rozvoje je studie zaevidována ve smyslu § 30 odst. 4 stavebního zákona jako podklad prověřující možnosti využití území.

K situování záměru DG01 v blízkosti urbanizovaných území (MČ Brno-Slatina, MČ Brno-Tuřany, Šlapanice) uvádíme, že Nařízení č. 1315/2013 nestanoví zákaz umísťování infrastruktury transevropské dopravní sítě do hustě urbanizovaných území. V odst. 30 Preambule Nařízení č. 1315/2013 je výslovně uvedeno: *„Hlavní směry by v souladu s cíli Unie týkajícími se udržitelné městské mobility měly stanovit rozvoj globální sítě v městských uzlech, jelikož tyto uzly jsou výchozím bodem nebo místem konečného určení („poslední míle“) pro cestující a zboží pohybující se po transevropské dopravní síti a přestupními místy v rámci jednotlivých druhů dopravy nebo mezi nimi.“* Uvedené ustanovení Preambule je konkretizováno v čl. 30 Nařízení č. 1315/2013, které mimo jiné obsahuje i následující úpravu: *„Cílem členských států při rozvoji globální sítě v městských uzlech je pokud možno zajistit: a) ...; b) ...; c) ...; d) bezproblémové propojení infrastruktury globální sítě s infrastrukturou pro regionální a místní dopravu a doručování zboží ve městech, včetně logistických konsolidačních a distribučních center; e) zmírňování vystavení městských oblastí nepříznivým účinkům tranzitní železniční a silniční dopravy, mimo jiné i prostřednictvím obchvatů městských oblastí; f) ...*

Nařízení č. 1315/2013 tedy předpokládá, že městské oblasti nutně budou nepříznivými účinky tranzitní železniční a silniční dopravy zasaženy, a proto stanoví povinnost směřující k jejich zmírňování, nikoliv však k jejich úplné eliminaci, která není reálně dosažitelná. V odůvodnění ZÚR JMK, v kap. **G.4.1. Dopravní infrastruktura** (k bodům 155 – 156) je podrobně rozebrán systém nákladní dopravy obsluhující VLC (silniční i železniční), je rovněž odůvodněno, proč ZÚR JMK vymezují plochu pro veřejný terminál s vazbou na logistické centrum Brno v rozsahu obou reálných variant A a C prověřovaných územní studií.

Dle *Vyhodnocení vlivů ZÚR JMK na udržitelný rozvoj území* by mohl být záměr spojen s určitým nárůstem objemu automobilové dopravy vyvolaným na navazující komunikační síti a tím i se snížením pohody bydlení v zástavbě a nárůstem imisní zátěže podél těchto komunikací. Ke zmírnění těchto negativních vlivů záměru (i ve smyslu výše uvedených ustanovení Nařízení č. 1315/2013) proto ZÚR JMK stanovují u plochy VLC (**DG01**) podmínku přednostní realizace staveb dopravní infrastruktury **DS10** D1 Kývalka – Slatina, zkapacitnění dálnice, včetně přestavby mimoúrovňových křižovatek (MUK Černovická terasa) a **DS29** II/380 Tuřany, obchvat. Přednostní realizací těchto staveb (etapizací) bude zajištěno, že VLC bude přímo napojeno na nadřazenou síť komunikací vedenými mimo obytnou zástavbu, čímž bude zabezpečena minimalizace negativních vlivů dopravy na obyvatelstvo. Otázka přednostní realizace staveb je řešena v návrhu ZÚR JMK v kap. **L. Stanovení pořadí změn v území (etapizace)**. Text námítky požadující stanovení etapizace je tudíž splněn, etapizace je návrhem ZÚR JMK pro záměr DG01 stanovena.

K rozporu mezi záměry DG01 a RDZ04-B *Nová trať Brno, Slatinka – Brno, Brněnské Ivanovice; varianta ŽUB „Petrov“*; var. B uvádíme, že územní rezerva pro novou konvenční železniční trať je vymezena variantně z důvodu dosud nestabilizované koncepce přestavby železničního uzlu Brno a zároveň z nutnosti dostatečně kapacitně zaústit železniční tratě č. 300 a 340 (modernizovaná trať Brno – Přerov a trať Brno – Blažovice – Veselí nad Moravou) v případě koncepční varianty přestavby ŽUB „Petrov“. Návrh ZÚR JMK pro veřejné projednání nově vymezil variantu B vedenou v jižní poloze (oproti variantě A) v doteku s plochou pro umístění veřejného terminálu s vazbou na logistické centrum Brno (DG01) a v přímé návaznosti na terminál letiště Brno-Tuřany. Podkladem je aktuálně rozpracovaná dokumentace „Studie proveditelnosti železničního uzlu Brno“ (SUDOP Brno spol. s r. o., 2015; 3. dílčí plnění). Tato varianta (varianta B) vymezená v územní rezervě současně zajišťuje podmínky pro umístění přímého kolejového napojení osobní železniční dopravy na letištní terminál letiště Brno-Tuřany. V rámci prověření reálnosti vedení této varianty ve studii proveditelnosti bylo prokázáno, že je reálná možnost umístění záměru DG01 a železniční trati v různých výškových úrovních. Tato možnost je zohledněna v návrhu ZÚR JMK, v odůvodnění návrhu ZÚR JMK je uveden **předpoklad vedení tratě v tunelu**. S ohledem na skutečnost, že byla projekčně prověřena možnost takového vedení, nebudou podmínky pro vedení územní rezervy RDZ04-B měněny.

Požadavek podmínky přednostní realizace záměrů veřejně prospěšných staveb dopravní infrastruktury RDZ04-A, RDZ04-B *Nová trať Brno, Slatinka – Brno, Brněnské Ivanovice; varianta ŽUB „Petrov“* oproti realizaci záměru DG01 není možné splnit. Koridory RDZ04-A, RDZ04-B jsou koridory územních rezerv a nevymezují veřejně prospěšnou stavbu, jak je uvedeno v námitce. Územní rezerva slouží dle § 36 odst. 1 stavebního zákona pouze k prověření možnosti budoucího využití, tzn. že do prověření není jisté, zda záměr je reálný a zda bude situován do tohoto území. Pokud vezmeme na zřetel, že realizace záměru DG01 z hlediska železničního dopravního napojení (na stávající železnici do stanice Brno-Slatina) je v současné době zabezpečena, není stanovení podmínky přednostní realizace dosud neproověřených variant konvenční železniční trati odůvodnitelné.

Námitka č. A.2, nesouhlasící se záměrem DL01 Modernizace letiště Brno-Tuřany a požadující jeho vyřazení z návrhu ZÚR JMK, **se vyhovuje** v části doplnění údajů o podkladu, ze kterého projektant vycházel, a v opravě (sjednocení údajů) potencionálního záboru ZPF; v části požadavku na vyřazení záměru DL01 Modernizace letiště Brno-Tuřany ze ZÚR JMK **se námitka zamítá**.

Námitka č. A.3, nesouhlasící se záměrem RDL01 Mezinárodní letiště Brno-Tuřany, rozvoj a požadující jeho vyřazení z návrhu ZÚR JMK, **se zamítá**.

Odůvodnění:

K nekonkrétnosti záměru konstatujeme, že ZÚR JMK ve smyslu § 36 odst. 1 stavebního zákona stanoví základní požadavky na účelné a hospodárné uspořádání území kraje, vymezí plochy a koridory nadmístního významu a stanoví požadavky na jejich využití. Dle § 36 odst. 3 stavebního zákona zásady územního rozvoje nesmí obsahovat podrobnosti náležejícím svým obsahem územnímu plánu, regulačnímu plánu nebo navazujícím rozhodnutím. Záměr DL01 má v návrhu stanoven rozsah, v grafické části jsou vymezeny dílčí plochy tvořící záměr, v odůvodnění je vyhodnocena koordinace využívání území. Do odůvodnění bude

doplněno, z jakého podkladu se při vymezení vycházelo, a sice dle seznamu předaných podkladů (příloha Zadání) podklad k rozvoji letiště „US rozvojových zón Letiště Brno-Tuřany, Černovická terasa a Šlapanice (Kovoprojekta, 2006)“, Generelu dopravy Jihomoravského kraje, IKP, únor 2006 a strategických dokumentů kraje. Dle US je v záměru modernizace letiště zapracováno jako maximum řešení odpovídající 4,0 mil. odbavených cestujících a 50 000 tun zboží za rok. Předpokládaný rozvoj osobní letecké dopravy (záměr DL01 modernizace) neznamena pro řešení území žádné velké územní nároky, postačí jedna vzletová a přistávací dráha, dostavba letištních provozních zařízení se bude realizovat na stávajících pozemcích letiště. Navrhované plochy budou sloužit přímo provozu letiště pro dopravu osobní i nákladní, příp. pro související leteckou výrobu či opravy. Vysoké objemy osobní dopravy mohou vyvolat zvýšené nároky na obsluhu letiště, zejména požadavky na parkování. Pro výhledový provoz (záměr RDL01) se předpokládá prodloužení betonové vzletové a přistávací dráhy, výstavba nových pojezdových drah, modernizace, případně rozšíření odbavovacích prostor. Dopad na provoz může mít v budoucnu rozvoj nákladní letecké dopravy, který může generovat vznik skladových a dopravních areálů. K problematice lze závěrem konstatovat, že návrh vymezených ploch pro rozvoj koncepčně odpovídá US i požadavkům stanoveným v zadání ZÚR JMK. Uvádění dalších konkrétních údajů o záměru je v rozporu s legislativou, ZÚR nesmí obsahovat podrobnosti náležející územnímu plánu (vymezení případné dalšího dělení ploch či upřesňování podmínek využívání území v rámci ZÚR) nebo následným řízením (přímé určení využití pro jednotlivé objekty či plochy).

Koncepce letecké dopravy, včetně rozboru situace a potřeb dopravy je obsažena v Generelu dopravy Jihomoravského kraje. Požadavky na rozvoj letecké dopravy pak nepřímo vyplývají i ze strategických dokumentů. Aktualizace strategické vize Strategie rozvoje Jihomoravského kraje 2020 (rok zpracování 2013) v části Strategická vize konstatuje: „Jihomoravský kraj postaví svou konkurenceschopnost na rozvoji a plném využití inovačních kapacit v podobě rozvinuté sítě pracovišť výzkumu a vývoje v tradičních i nově se vyvíjejících oborech s aplikačním napojením na podnikatelský sektor a na mezinárodním transferu informací a odborníků ve výzkumu a vývoji.“ Plnění takové vize rozvoje kraje zcela jistě vyžaduje odpovídající letecké spojení se světem. Vlastní řešení ZÚR JMK bylo zpracováno s využitím „US rozvojových zón Letiště Brno-Tuřany, Černovická terasa a Šlapanice“. Studie ve své grafické části vymezila návrhové a výhledové rozvojové plochy pro celé dotčené území, z tohoto vymezení pak vychází jak záměr DL01, tak i územní rezerva RDL01. V námitce popisovaný dokument „Koncepce letecké dopravy pro období 2015 – 2020“ je koncepční celostátní dokument, analyzující stav letecké dopravy a řešící v hrubých obrysech budoucí koncepci. Vlastní citovaný text nelze považovat za námitku, proto o něm není samostatně rozhodováno.

V části námítky nazvané vyhodnocení vlivů ZÚR JMK na životní prostředí a záměr DL01 se uvádí, že v textové části návrhu ZÚR JMK je uvedena plocha o velikosti 37,5 ha a ve vyhodnocení vlivů je posuzována plocha 34,85 ha. Dle projektanta se jedná o nedopatření (chybu v počtech), správná hodnota je 34,85 ha, údaje v jednotlivých částech ZÚR JMK budou dány do souladu.

U komentářů zabývajících se nekonkrétností záměru odkazujeme na první odstavec rozhodnutí o této námitce, kde je záměr popsán a vysvětlen.

V části vyhodnocení identifikovaných vlivů ZV opětovně upozorňuje na absenci koncepčního dokumentu, ze kterého záměr vychází. Jak je už uvedeno výše, jedná se o „US rozvojových zón Letiště Brno-Tuřany, Černovická terasa a Šlapanice“. Dále následuje pasáž, v níž ZV popisuje opatření navržená na základě vyhodnocení vlivů jako „opatření nereálná“. K této otázce je nutno konstatovat jednoznačný závěr – ZÚR JMK je koncepční dokument řešící využití území v měřítku 1 : 100 000 a stanovující základní požadavky na uspořádání území kraje, nemůže tedy v lokalitě Šlapanice – Brno-Tuřany stanovovat konkrétní opatření ke zmírnění negativních vlivů; musí být opět stanovena obecná opatření, která budou zpřesněna v územních plánech a dalších navazujících dokumentacích. Tuto problematiku řeší Nejvyšší správní soud ve svém rozsudku č. j. 1 Ao 7/2011 – 526 ze dne 21.06.2012 (zrušení ZÚR JMK), kde v článku (73) uvádí: „Pokud jde o podrobnost provedení posouzení kumulativních a synergických vlivů, odpůrce se brání odkazem na článek 5 odst. 2 směrnice SEA: zpráva o vlivech na životní prostředí vypracovaná podle odstavce 1 obsahuje informace, které lze rozumně vyžadovat, s přihlédnutím ke stávajícím znalostem a metodám posuzování, obsahu a úrovni podrobnosti plánu nebo programu, jeho fázi v procesu rozhodování a k rozsahu, ve kterém lze některé aspekty vhodněji posuzovat na různých úrovních, aby se zabránilo opakovanému posuzování. Odpůrce také poukazoval na to, že ve fázi pořizování ZÚR není možné na základě dostupných podkladů přesně změřit a kvantifikovat souhrnnou zátěž v oblastech kumulace více záměrů. Nejvyšší správní soud požadavek přiměřenosti obsažený ve směrnici a též dovozený výše zmiňovanou judikaturou zdejšího soudu nijak nezpochybňuje. Jestliže však mají být zásady územního rozvoje koncepčním dokumentem, kterému nadto stavební zákon přiřkl punc závaznosti pro územně plánovací dokumentaci nižšího stupně, musí tomu

odpovídat i jeho obsah. Aby zásady územního rozvoje mohly plnit svoji regulační funkci, musí být postaveny na dostatečných zjištěních a musí být v určité míře konkrétní.“ V článku (175) téhož rozsudku problematiku upřesňuje: „...Soud si je vědom toho, že toto hodnocení by bylo možno učinit pouze v rovině kvalifikovaného odhadu, nikoliv s přesností vlastní exaktním vědám.“

V námitce zmiňované jednání o konkrétních problémech s ředitelem letiště nejsou součástí pořizování ZÚR JMK.

Ke shrnutí kumulativních a synergických vlivů a ke konstatování, že obce dále nezvládnou nápor záměrů vyvolávajících hluk a emise, je třeba uvést, že Vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území sice vyhodnotilo negativní vlivy, ale rovněž navrhlo opatření k vyloučení, snížení, zmírnění nebo kompenzaci negativních vlivů. V celkovém vyhodnocení všech záměrů dotýkajících se dané lokality je uvedeno, že *využití ploch je možné za předpokladu uplatnění navržených opatření SEA*. Pokud se týká uváděné hlukové zátěže, jsou rovněž vyhodnoceny negativní vlivy na lidské zdraví se závěrem, že při uplatnění navržených opatření je využití ploch možné. Vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území odpovídá míře podrobnosti odpovídající ZÚR.

Pokud se týká rozporu záměru se Šlapanicko-slavkovským krajinným typem, DL01 je skutečně situován do krajinného typu č. 15 Šlapanicko-slavkovský, avšak do jeho okrajové západní části a přímo navazuje na stávající areál letiště; neleží ve volné krajině. Současně leží mimo krajinnou památkovou zónu Bojiště bitvy u Slavkova. V měřítku ZÚR nebyl ve vztahu ke krajině identifikován negativní vliv. Jde o území významně antropogenně ovlivněné a intenzivně využívané. S výjimkou území s výskytem archeologických nálezů nebyly u DL01 zjištěny žádné střety se sledovanými jevy v rámci vyhodnocení vlivů na krajinu a památky, posouzení vlivů záměru na krajinný ráz lze smysluplně provést až v rámci následných řízení, kdy je známa povaha umísťovaného záměru.

K záboru ZPF konstatujeme, že zábor je ve Vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území hodnocen negativně, nicméně jedná se o zábor půdy v okrajových částech „honů“ orné půdy, vždy v návaznosti na zastavěná území; nedochází tím k narušování systému obhospodařování půdy. Dotčený orgán hájící zájmy ZPF – Ministerstvo životního prostředí – ve svém stanovisku v rámci společného jednání o návrhu ZÚR JMK neměl k odhadu záboru ZPF pro daný záměr připomínky.

K položené otázce, zda prostory v okolí letiště nejsou dostačující pro modernizaci a rozvoj letiště, lze odpověď najít v „US rozvojových zón Letiště Brno-Tuřany, Černovická terasa a Šlapanice“ a rovněž v zadání ZÚR JMK. Požadavek na 4,0 mil. odbavených cestujících a 50 000 tun zboží za rok lze splnit dle US vymezením nových odpovídajících ploch, a to v první etapě pro „modernizaci“ letiště a v budoucnu pro prověření případného rozvoje letiště v „rezervních plochách“.

K bodu A.2.1, k požadavku na vysvětlení pojmu modernizace letiště a rozvoj letiště se odkazujeme na první odstavec rozhodnutí o této námitce, kde je záměr vysvětlen a definován v míře odpovídající ZÚR.

K bodu A.2.2, k námitce na vyhodnocení vlivů na životní prostředí pro nekonkrétnost záměru opětovně odkazujeme na první odstavec rozhodnutí o této námitce, kde je záměr vysvětlen a definován v míře odpovídající ZÚR, a dále uvedené komentáře k vyhodnocení vlivů záměru na životní prostředí.

K bodu požadavku na podmínku přednostní realizace záměrů DS29 (obchvat Tuřan) a DS10 (zkapacitnění D1) před záměry DL01 a RDL01 uvádíme, že z Vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území, které všechny záměry jmenované záměry posoudilo, včetně vytvoření návrhu opatření k vyloučení, snížení, zmírnění nebo kompenzaci negativních vlivů, nevyplynula nutnost zavádět takovou přednostní realizaci záměrů (etapizaci). Z vyhodnocení vlivů vyplývá, že za předpokladu uplatnění navržených opatření SEA je možné záměry realizovat.

K absenci studie popisující rozvoj letiště konstatujeme, že rozvoj letiště včetně možností rozvoje souvisejících ploch řeší „US rozvojových zón Letiště Brno-Tuřany, Černovická terasa a Šlapanice“. Jedná se urbanistickou studii zaevidovanou na stránkách Ústavu územního rozvoje ve smyslu § 30 odst. 4 stavebního zákona jako podklad prověřující možnosti využití území. Z této studie vychází řešený rozvoj letiště Brno-Tuřany. Skutečnost, že se město Šlapanice a městská část Brno-Tuřany staví k navrhovanému výstavbě ploch pro průmysl negativně, neznamená, že urbanistická studie netvoří podklad pro rozvoj v území. Urbanistická studie je dokladem o tom, že záměry v území byly odborně prověřeny.

Pokud se jedná o rozpor v potřebnosti odborného podkladu, předcházející text ukazuje, že pro vymezení plochy pro modernizaci odborný podklad existuje; pro záměr RDZ10 (viz námitka č. A.8) odborný či koncepční podklad není k dispozici, proto nemůže být záměr vymezený jako návrh.

K části absence vyhodnocení negativního vlivu na konkurenceschopnost dalších letišť uvádíme, že text uvedený

v námitce je výsek z analýzy Koncepce letecké dopravy pro období 2015 – 2020. Analýza se vztahuje na celé území ČR a obecně vyhodnocuje podmínky v letecké dopravě v době svého vzniku. ZÚR jako základní koncepční dokument pro rozvoj kraje obsahuje jako jednu z priorit územního plánování „vytvářet podmínky pro zajištění kvalitní dopravní infrastruktury pro propojení Jihomoravského kraje s okolními kraji, státy a dalšími evropskými regiony“. Pro naplnění této priority je v zadání ZÚR stanoven úkol „prověřit rozvoj letiště pro kapacitu 4 miliony přepravených cestujících/rok a případně vymezit rozvojové plochy“, a to na základě „US rozvojových zón Letiště Brno-Tuřany, Černovická terasa a Šlapanice“ (uvedené v příloze č. 1 zadání – seznam podkladů). Návrh ZÚR JMK dle požadavků zadání a v souladu s platnou legislativou vymezil a vyhodnotil plochy a stanovil požadavky na jejich využití; dle platné legislativy není vyhodnocení ekonomické opodstatněnosti konkrétních záměrů úkolem ZÚR.

V plnění toho úkolu nevidí pořizovatel rozpor s prioritami územního plánování uvedenými v článku (27) Politiky územního rozvoje ČR, ve znění Aktualizace č. 1.

K závěrečnému shrnutí konstatujeme, že vymezením plochy DL01 nedojde dle vyhodnocení vlivů k zásadním negativním změnám v území. Vymezený záměr DL01 (modernizace veřejného mezinárodního letiště Brno-Tuřany) není jednorázovou stavbou. Jedná se o souvislý proces zabezpečující modernizaci provozu letiště a jeho zázemí na vymezených plochách. Z hlediska etapizace nelze tudíž přesně určit, jaký okamžik je možno považovat za „zahájení realizace záměru DL01“ (ke kterému má být dle požadavku ZV vztažena podmínka přednostní realizace silničních staveb DS29 a DS10). Stanovení takové etapizace by mohlo být kontraproduktivní; při oddalování výstavby silničních staveb by mohlo dojít k situaci, že nelze „modernizovat“ provoz letiště. Dopad zastarávajícího provozu by nešlo omezit, protože by to etapizace neumožňovala. I z toho důvodu nelze požadovanou etapizace akceptovat.

Námítka č. 4, požadující Do kapitoly K textové části Odůvodnění ZÚR JMK uvést celkovou výměru brownfieldů v rámci Jihomoravského kraje tak, aby bylo možné adekvátně vyhodnotit, zda dochází k naplnění principů územního plánování (15), **se zamítá.**

Odůvodnění:

Jedná se o názor podatele.

K principům územního plánování, neboli k prioritám územního plánování Jihomoravského kraje stanoveným v kapitole A. textové části návrhu ZÚR JMK pořizovatel považuje za důvodné objasnit následující:

Zajištění udržitelného rozvoje území je jedním ze základních cílů územně plánovací činnosti. Z hlediska republikových priorit vychází ZÚR JMK z „Politiky územního rozvoje České republiky, ve znění Aktualizace č.1“ (dále Aktualizace č.1 PÚR ČR), která v kapitole 2 stanovuje republikové priority v mezinárodních, přeshraničních a republikových souvislostech, které určují požadavky na konkretizaci stavebním zákonem obecně formulovaných cílů a úkolů územního plánování. Republikové priority (dále Priority PÚR) podle článku (11) Aktualizace č.1 PÚR ČR určují strategii a základní podmínky pro jejich naplňování v územně plánovací činnosti krajů a obcí.

ZÚR JMK stanovují pro územně plánovací činnost kraje a obcí a pro rozhodování v území priority územního plánování Jihomoravského kraje (dále „Priority JMK“), které konkretizují cíle a úkoly územního plánování pro zajištění udržitelného rozvoje území Jihomoravského kraje a zohledňují republikové priority obsažené v politice územního rozvoje. Závaznost politiky územního rozvoje pro pořízení zásad územního rozvoje je přímo stanovena stavebním zákonem (§ 31 odst. 4).

Priority JMK jsou prioritními cíli územního plánování Jihomoravského kraje pro dosažení vyváženého vztahu územních podmínek pro příznivé životní prostředí, pro hospodářský rozvoj a pro soudržnost společenství obyvatel. Cíle stanovené v Prioritách JMK usměrňují další územně plánovací činnosti obcí v konkrétních územních podmínkách Jihomoravského kraje, které jsou dále zpřesňovány ve věcně příslušných požadavcích na uspořádání a využití území a v úkolech pro územní plánování nebo v jiných speciálních ustanoveních ZÚR JMK. Priority JMK svou podrobností odpovídají požadavkům a jevům, které lze v ZÚR JMK řešit popř. ovlivnit.

Priorita PÚR (19) směřuje primárně k polyfunkčnímu využívání opuštěných areálů a ploch (Tzv. brownfields), hospodárnému využívání zastavěného území a zajištění ochrany nezastavěného území, které se řeší podle stavebního zákona v územním plánu, tj. na úrovni obcí. Z tohoto důvodu byla v míře podrobnosti příslušející podle stavebního zákona ZÚR a s ohledem na podmínky rozvoje udržitelného území Jihomoravského kraje implementována do Priority JMK (16). Konkrétně problematika brownfields do bodu (16) písm. b), cituji: „*Dbát zvláště na vytváření územních podmínek pro přednostní využití ploch a objektů vhodných k podnikání*“

v zastavěném území s cílem podpořit rekonstrukce a přestavby nevyužívaných objektů a areálů před výstavbou ve volné krajině.“

Priority ZÚR jsou obecně platnými principy/cíli územního plánování Jihomoravského kraje. Spolu s konkrétními zásadami stanovenými formou požadavků na uspořádání území a úkolů pro územní plánování u jednotlivých záměrů tvoří krajské zásady. Obecné principy/priority nemají, a ani mít nemohou, územní průmět. To je zásadní důvod, proč předmětem kvalifikovaného odhadu záborů půdního fondu (jehož součástí je odhad záboru ZPF) je vyhodnocení předpokládaných důsledků navrhovaného řešení ZÚR JMK na zemědělský půdní fond podle zákona č. 334/1992 Sb., ve znění pozdějších předpisů jsou plochy a koridory záměrů obsažených v ZÚR JMK. Podrobně jsou výchozí podmínky a metodika vyhodnocení záborů ZPF a PUPFL popsány v kapitole K1 textové části Odůvodnění ZÚR JMK na str. 289 – 391

Námítka č. A.5, nesouhlasící se záměrem RDS32 Tuřany – Kobylnice, prodloužení II/152 (dříve nazývána Jihovýchodní tangentou, JVT Tuřany – Kobylnice) a požadující jeho vyřazení ze ZÚR JMK, **se zamítá.**

Odůvodnění:

Návrh koridoru územní rezervy pro záměr Tuřany – Kobylnice, prodloužení II/152 (RDS32) vychází z “Vyhledávací studie trasy nové krajské silnice Modřice – Šlapanice – Tvarožná, Dopravoprojekt Brno, 2013“. Územní rezerva RDS32 navazuje na návrhový koridor záměru DS24 Obchvat Chrlic, prodloužení II/152; začíná v navrhované MÚK se silnicí II/380 jižně od Tuřan a končí na silnici II/417 u Kobylnic s návazností na územní rezervu obchvatu Šlapanic. Územní rezerva RDS32 ve směru dálnice D2 (tedy ve směru od komerčních zón situovaných jižně od Brna a v Modřicích) umožní dále prověřovat dopravní obsluhu města Šlapanice a dopravní obsluhu území východně od Šlapanic. Případnou realizaci záměru by došlo k chybějícímu silničnímu propojení v území a napojení Šlapanic a území jižně a východně od nich na nadřazenou silniční síť. Prověřená trasa územní rezervy také může sloužit jako základ pro jednu z možností propojení města Šlapanice s Brnem; prověření možností propojení je jeden z úkolů pro „Územní studii nadřazené dálniční a silniční sítě v jádrovém území OB3 metropolitní rozvojové oblasti Brno“ (úkol – *prověřit napojení města Šlapanice na dálnici D1 a propojení města Šlapanice s městem Brnem*). Z těchto důvodů bude v ZÚR JMK ponechán koridor územní rezervy, který slouží jako ochrana území před tím, aby zde byly realizovány záměry znemožňující či ztěžující případné budoucí využití pro silnici.

V námitce je uvedeno, že v návrhu ZÚR JMK u záměru RDS32 stále přetrvává argumentace, že silnice bude sloužit k napojení rozvojových ploch pro výrobu ve Šlapanicích. Toto tvrzení se nezakládá na pravdě, v odůvodnění ZÚR JMK je uvedeno, že záměr RDS32 *ve směru od JZT, D52/JT a dálnice D2 umožňuje zpřístupnění a obsluhu rozvojových ploch města Šlapanice*. V odůvodnění ZÚR JMK se obecně hovoří o napojení rozvojových ploch města, ne o plochách pro průmysl a výrobu. Dle platného územního plánu sídelního útvaru Šlapanice jsou v jižní části města vymezeny poměrně rozsáhlé plochy bydlení v RD, plochy smíšené výroby a služeb, plochy smíšené obchodu a služeb i plochy pro sport a rekreaci. Město Šlapanice má vymezeny rozvojové plochy, které je potřeba dopravně obsloužit. Návrh nového územního plánu Šlapanic, který by v této oblasti žádné plochy nevymezoval, nemá pořizovatel ZÚR JMK k dispozici.

V námitce se dále uvádí argumentace, např. „... o napojení průmyslových center Šlapanicka ...“ (s. 162 Kapitoly G textové části odůvodnění), nebo „Naopak je sledována taková strategie, aby rozvojové aktivity v tomto prostoru byly co nejvíce zpřístupněny od dálnice D1 a dále nezatěžovaly v podélné ose území mezi dálnicemi D1 a D2“ (s. 236 Kapitoly G textové části odůvodnění). Dle citovaného textu nelze dovodit, zda se jedná o stávající či navrhovaná průmyslová centra nebo stávající či navrhované rozvojové aktivity. Vzhledem k obecnosti uvedeného textu a skutečnosti, že Šlapanice dle kapitoly B.5. Centra osídlení návrhu ZÚR JMK jsou mikroregionálním centrem, není nutná požadovaná úprava textu ani vypuštění územní rezervy RDS32 ze ZÚR JMK. Jedním z požadavků na uspořádání a využití území u vymezených center je úkol *vytvářet podmínky pro zajištění dostupnosti center*; vymezení územní rezervy tento úkol zabezpečuje.

Pokud se týká namítaného záboru ZPF, ochrany přírody a fragmentace krajiny, u záměru RDS32 je vymezena územní rezerva, u které se ve smyslu § 36 odst. 1 stavebního zákona neposuzují vlivy na životní prostředí. V části Vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území jsou pouze uvedeny vlivy, kterým je při dalším prověřování možnosti využití vymezeného koridoru pro územní rezervu nutné věnovat pozornost, tyto informace jsou promítnuty zpětně do návrhu ZÚR JMK, kde je v úkolech pro územní plánování stanoveno, že v ÚPD dotčených obcí je nutno vymezit územní rezervy pro přestavbu silnic II. a III. třídy a stanovit podmínky pro jejich využití.

Pokud se týká krajinného rázu v prostoru Slavkovského bojiště, je nutno konstatovat, že koridor územní rezervy končí na hranici krajinné památkové zóny Bojiště bitý u Slavkova, námitka nevhodnosti záměru z hlediska

krajinného rázu památkové zóny je bezpředmětná.

Námítka č. A.6, požadující upravení vymezení záměru DS24 Obchvat Chrlic, prodloužení II/152 (dříve „Jihovýchodní tangenta“) tak, aby bylo umožněno využití stávající komunikace (Davidkova – Roviny), **se vyhovuje** v části koordinace koridoru pro záměr DS24 s cyklistickou dopravou, v části požadavku na upravení trasy záměru a v části konstatující nedostatečné vyhodnocení vlivů záměru DS24 **se námitka zamítá**

Odůvodnění:

Koridor záměru DS24 Obchvat Chrlic, prodloužení II/152 vymezený v návrhu ZÚR JMK vychází z „Vyhledávací studie trasy nové krajské silnice Modřice – Šlapanice – Tvarožná, Dopravoprojekt Brno, 2013“. Koridor neurčuje přesnou trasu ani nevylučuje využití stávajících komunikací. V úseku od křížení koridoru se stávající silnicí Chrlice – Rebešovice téměř až po křížení koridoru se stávající silnicí II/380 je koridor DS24 vymezen podél stávající komunikace; při realizaci záměru, v rámci etapizace, bude jistě zájem na maximálním využití stávajících tras.

Pokud se týká namítaného záboru ZPF a dotčení Dvorského potoka (jako VKP ze zákona), v části Vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území, v příloze 2 *Hodnocení záměrů* je pro záměr DS24 vyhodnocen zanedbatelný či potenciálně mírně negativní vliv na ZPF a na povrchové vody. Není tedy pravdou, že záměr není hodnocen. Tato skutečnost má pak odraz v návrhu ZÚR JMK, kde pro záměr DS24 je mezi požadavky na uspořádání a využití území stanoveno *minimalizovat negativní vlivy na životní prostředí*. Namítané skutečnosti jsou v návrhu ZÚR JMK zohledněny.

Pokud se týká uváděného rozporu záměru s cyklistickou dopravou, kdy část záměru DS24 se překrývá se záměrem odbočky z Cyklostezky Brno – Vídeň (bod 170 návrhu ZÚR JMK), pro napojení MČ Brno-Chrlice, MČ Brno-Tuřany a Šlapanice, konstatujeme, že ZÚR JMK navrhuje dálkové cyklistické koridory EuroVelo, mezinárodní a krajské cyklistické koridory formou územní identifikace podle obcí; vedení vycházejí ze zpracované dokumentace „Program rozvoje sítě cyklistických komunikací s minimálním kontaktem s motorovou dopravou v Jihomoravském kraji“ (CDV, 2007). Vzhledem k měřítku ZÚR JMK 1 : 100000 jsou koridory obsaženy pouze v textové části. Řešit tedy střet záměru v grafické části ZÚR JMK není možné; vymezení obou záměrů je nutno koordinovat v následné územně plánovací činnosti. Do úkolů pro územní plánování u záměru DS24 (bod 120 návrhu ZÚR JMK) bude doplněn text *zpřesnit a vymezit koridor ... s ohledem na zajištění průchodu cyklistické dopravy*.

Ke konstatování, že obchvat Chrlic v „omezené“ podobě funguje, je nutno uvést, že kdyby tak skutečně bylo, projektant by v rámci „Vyhledávací studie trasy nové krajské silnice Modřice – Šlapanice – Tvarožná“ nevytvořil koridor pro optimalizované řešení. Koridor navržený v ZÚR JMK odráží cílový stav v území, v rámci realizace jednotlivých etap je možné trasy zpřesňovat či dle změněných podmínek v území aktualizovat vymezený koridor.

Námítka č. A.7, nesouhlasící s ukončením záměru DS14 D52/JT Rajhrad – Chrlice II (D2), tzv. Jižní tangenty, novým dálničním sjezdem jihozápadně od Chrlic a požadující ukončení záměru DS14 na stávajícím sjezdu z dálnice D2 u Olympie, **se zamítá**.

Odůvodnění:

V návrhu ZÚR JMK je vymezen **koridor pro kapacitní silnici DS14 D52/JT Rajhrad – Chrlice II (D2)** v proměnlivé šířce 700 – 550 m.

Koncepce navrhovaná v ZÚR JMK a potvrzená MD řeší zajištění potřebných parametrů a odstranění úzkých hrdel stávající silnice I/52 v prostoru Brna návrhem kapacitní silnice (D52/JT) navazující na již realizovaný úsek D52 Pohořelice – Rajhrad a vedené ve stopě jižní tangenty s napojením na dálnici D2 v MÚK Chrlice II. Tato koncepce nahrazuje záměr MD, který předpokládal návaznost D52 na dálnici D1.

Koridor vychází z výsledků technické studie „R52 – jižní tangenta v úseku R52 Rajhrad – D2 Chrlice II“, kterou pořídilo MD (PK Ossendorf, s. r. o., 04/2015) jako podklad pro ZÚR JMK. Technická studie prověřila a navrhla dvě varianty možného vedení a řešení D52/JT včetně variant napojení jihozápadní tangenty na obě varianty D52/JT.

Na základě výsledků technické studie a závěrečného doporučení je zpracována do ZÚR JMK jako výsledná varianta B s vymezením koridoru proměnlivé šíře 700 – 550 m. Ten poskytuje dostatečný prostor pro optimalizaci trasy v podrobnější dokumentaci s návazností na dálnici D2 (MÚK Chrlice II). Toto řešení vyvolává současně potřebu zkapacitnění dálnice D2 Chrlice II – MÚK Brno-jih, novou MÚK Chrlice II, přestavbu MÚK

Chrlice (kolektorová křižovatka MÚK Chrlice II + MÚK Chrlice) a přestavbu MÚK Brno-jih na dálnici D1. Pro tyto záměry ZÚR JMK vymezují samostatné plochy a koridory.

Z výsledků studie je zřejmé, že tzv. jižní tangentu nelze technicky napojit v prostoru MÚK Chrlice, proto je navrženo řešení obsažené v ZÚR JMK. S tím také souvisí skutečnost uvedená v předchozím bodě – koridor DS24 navržený v ZÚR JMK odráží cílový stav v území z dnešního pohledu a zároveň respektuje vazby na další navrhovanou infrastrukturu – napojení na DS14 v prostoru MÚK Chrlice II. Pro dodržení této koncepce je nutné zachovat koridory DS14 a DS24 v navržené podobě.

Námítka č. A.8, požadující přeřazení záměru RDZ10 Trať č. 300, optimalizace a zkapacitnění v úseku Chrlice – Sokolnice“ z územních rezerv do návrhu, **se zamítá**.

Odůvodnění:

Návrh ZÚR JMK vymezuje koridor územní rezervy pro konvenční celostátní železniční trať **RDZ10** Trať č. 300, optimalizace a zkapacitnění v úseku Chrlice – Sokolnice, jehož potřebu a plošné nároky je nutno teprve prověřit.

Požadavku ZV na přeřazení koridoru RDZ10 z územní rezervy do návrhu nemůže pořizovatel ZÚR JMK zatím vyhovět, neboť neexistuje odborný či koncepční podklad, na základě něhož lze předmětný záměr uvádět jako návrh.

V současné době firma SUDOP BRNO, spol. s r. o., zpracovává dokumentaci „Studie proveditelnosti trati Veselí nad Moravou – Blažovice (– Brno)“, která prověří též potřebu optimalizace a zkapacitnění trati č. 300; studie prozatím není dokončená. Dle závěrů studie proveditelnosti bude vybrána optimální varianta pro realizaci trati Veselí nad Moravou – Blažovice (– Brno). Teprve po výběru varianty může být do ZÚR JMK zpracován návrhový koridor vybraného řešení.

Vzhledem ke skutečnosti, že dokumentace „Studie proveditelnosti trati Veselí nad Moravou – Blažovice (– Brno)“ prozatím nebyla dokončena a nebyla tudíž vybrána optimální varianta vedení trati, bude pro schválení v návrhu ZÚR JMK ponechána pro optimalizaci trati pouze územní rezervy. Studie proveditelnosti prověřuje možnost zdvojkolejnění trati v širších souvislostech, včetně posuzování efektivnosti řešení.

Obdobná situace nastává i u záměru tzv. Křenovické spojky, kdy budou pro schválení v návrhu ZÚR JMK ponechány také územní rezervy.

Námítka č. A.9, požadující stanovení podrobné územní studie pro území pro území MČ Brno-Chrlice, MČ Brno-Tuřany, MČ Brno-Slatina a města Šlapanice do úkolů ZÚR JMK, **se zamítá**

Odůvodnění:

V rámci vyhodnocení vlivů ZÚR JMK na životní prostředí (dokumentace SEA) byly záměry navrhované v dotčeném prostoru (DL01 modernizace letiště Brno – Tuřany, DG01 veřejný terminál s vazbou na logistické centrum Brno, DS10 zkapacitnění D1 Kývalka – Slatina, DS29 Tuřany obchvat) vyhodnoceny se závěrem, že využití ploch je možné za předpokladu uplatnění navržených opatření SEA. Součástí hodnocení byly i kumulativní a synergetické vlivy.

K požadavku na prověření předmětného území v podrobnější územní studii uvádíme, že v návrhu ZÚR JMK je uloženo zpracování územní studie „Územní studie nadřazené dálniční a silniční síť

v jádrovém území OB3 metropolitní rozvojové oblasti Brno“. Prioritní záměry pro podrobné posouzení a doporučení výsledného řešení představují 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 křižovek ve vztahu k návaznosti na silniční síť nižšího významu**.

Úkolem územní studie je:

- o Prověřit polohy mimoúrovňových křižovek na dálnici D1 v souvislosti s jejím zkapacitněním a přestavbou v úseku Brno-Slatina – Holubice s ohledem na potřebné návaznosti na komunikační síť nižšího významu, komunikační napojení a obsluhu sídel, včetně rozvojových území jižně od dálnice D1.
- o Prověřit napojení města Šlapanice na dálnici D1 a propojení města Šlapanice s městem Brnem, s prověřením západního obchvatu města Šlapanice s vazbou na obchvat městské části Brno-Slatina.

Z výše uvedeného je zřejmé, že součástí územní studie bude i prověření dotčeného území Šlapanic. Na podkladě zpracované územní studie bude pořízena aktualizace ZÚR.

V souladu s § 18 odst. 1 je cílem územního plánování vytvářet předpoklady pro výstavbu a pro udržitelný rozvoj území. Požadavek na **detailní specifikaci podmínek umístění jednotlivých staveb** je svou podrobností věcí následných řízení navazujících na vydané ZÚR, případně na řešení ÚP.

Námítka č. A.10, požadující, aby ZÚR JMK stanovily podmínky pro rozvoj obcí v metropolitní rozvojové oblasti Brno s cílem omezit neřízenou rezidenční i komerční suburbanizace, **se zamítá**

Odůvodnění:

Požadavek na stanovení podmínek rozvoje obcí s cílem omezit suburbanizaci v zázemí Brna je řešen v podrobnostech příslušejících řešení ZÚR v části stanovení priorit územního plánování Jihomoravského kraje, priority (4), (5) a (8) návrhu ZÚR JMK.

Zásady územního rozvoje se zabývají utvářením osídlení: vymezováním rozvojových a specifických oblastí, rozvojových os a center osídlení. ZÚR zajišťují rovněž podmínky pro obsluhu území nadmístní dopravní a technickou infrastrukturou vymezováním koridorů pro budoucí umístění dopravních a technických staveb. Vymezování zastavitelných ploch pro bydlení i další funkce je úkolem územních plánů a je v samosprávné kompetenci jednotlivých obcí. Územní plány jsou závazné pro rozhodování stavebních úřadů a v případě, že obec nemá platný územní plán, nemůže realizovat územní rozvoj vně svého zastavěného území. Procesu tvorby územního plánu, jakožto základního nástroje využití a uspořádání území, se účastní místní samospráva, státní správa (orgány územního plánování, dotčené orgány), veřejnost, vlastníci nemovitostí a autorizovaný projektant. Hlavním cílem územního plánování je udržitelný rozvoj území, který prolíná celým stavebním zákonem. Všichni aktéři územního plánování mají povinnost vytvářet územní podmínky pro udržitelný rozvoj. Prostřednictvím územního plánování lze ovlivňovat formu, kterou se suburbanizace realizuje.

Suburbanizaci v zázemí Brna způsobují zejména obyvatelé Brna stěhující se do okolních obcí, přičemž ovšem spádují do metropole za prací a vybaveností. Až se stane Brno atraktivnější pro bydlení, nastane proces reurbanizace – návrat obyvatel do velkoměsta. V praxi se ukazuje, že se nadměrný rozvoj některých obcí v zázemí velkoměst koriguje po čase „spontánně“ – volbou obecního zastupitelstva, jehož programem je omezení dalšího plošného rozvoje obce.

Dodáváme, že ke každému návrhu územního plánu nebo jeho změny ve smyslu § 50 odst. 7 stavebního zákona vydává stanovisko krajský úřad, a to z hlediska zajištění koordinace využívání území s ohledem na širší územní vztahy a z hlediska souladu s politikou územního rozvoje a s územně plánovací dokumentací vydanou krajem. Dle ust. § 43 odst. 1 stavebního zákona záležitosti nadmístního významu, které nejsou řešeny v ZÚR, mohou být součástí územního plánu, pokud to krajský úřad ve stanovisku vydaném podle § 50 odst. 7 nevyloučí. Z těchto ustanovení vyplývá, že krajský úřad jako nadřízený orgán všechny záležitosti dotýkající se sousedních obcí vyhodnocuje a vždy požaduje, aby byl doložen doklad záměru na územní sousední obce. Tím je z velké části zabezpečeno, že jsou v územních plánech ošetřeny i záměry, které by mohly mít dopad do širšího území.

Námítka č. A.11, Nesouhlasíme se záměrem LAPVR01 lokalita Čučice, tj. plochy morfologicky, geologicky a hydrogeologicky vhodné pro kumulaci povrchových vod – lokalita Oslavka. Požadujeme do vyhodnocení vlivů – upozornění SEA zahrnout také minimalizaci vlivu na duchovní potenciál lokality (genius loci), **se zamítá**.

Odůvodnění:

K tvrzení „je naprostou utopií vyčlenit v rámci ČR v rádech desítky prostorů, kde se vytvoří hráze a zaplaví údolí (dříve v řádu stovek záměrů (cca 206))“, dále pak k názorům podatele jakou cestou se má ubírat stát namísto „zátopy velmi cenných území – co do fauny, flóry, ale i jedinečného horninového prostředí“ pořizovatel uvádí následující:

Zásady územního rozvoje Jihomoravského kraje (ZÚR JMK) vymezují na řece Oslavě lokalitu Čučice pro akumulaci povrchových vod v kategorii územní rezervy (ozn. LAPVR01), která neumožňuje realizaci vodního díla.

Smyslem územní rezervy dle § 36 odst. 1 stavebního zákona je chránit vymezené území tak, aby dosavadní využití nebylo měněno způsobem, který by znemožnil nebo podstatně ztížil prověřované budoucí využití. Územní rezerva jako taková fakticky tudíž realizaci záměru neumožňuje, nýbrž chrání předmětné území na základě principu předběžné opatrnosti do doby, než bude možné na základě prověření o záměru rozhodnout. V území je i nadále možno činit změny, ovšem s výjimkou těch, které by znemožnily či podstatně ztížily

budoucí využití území způsobem, pro nějž má být území prověřeno. Vymezení územní rezervy v ZÚR JMK situaci v území (tj. dosavadní využívání území) nijak nemění a v podstatě potvrzuje stávající využití území.

Plochy územních rezerv jsou v ZÚR JMK navrženy z důvodů územní ochrany lokalit pro akumulaci povrchových vod (dále také „LAPV“) pro případné řešení dopadů klimatické změny, především pro snížení nepříznivých účinků povodní a sucha, v dlouhodobém horizontu (v příštích padesáti až sto letech). V návrhu ZÚR JMK jsou LAPV vymezeny v souladu s článkem (167) politiky územního rozvoje (PÚR), který krajům ukládá úkol územně chránit plochy pro LAPV na základě Generelu území chráněných pro akumulaci povrchových vod a základních zásad využití území (dále také „Generel LAPV“). Závaznost PÚR pro pořízení zásad územního rozvoje je přímo stanovena stavebním zákonem (§ 31 odst. 4).

Zajištění zdrojů vody pro obyvatelstvo je veřejným zájmem, který hájí MZe a MŽP prostřednictvím uplatňování Generelu LAPV. Generel LAPV byl pořízen dle § 28a zákona č. 254/2001 Sb., o vodách a o změně některých zákonů (vodní zákon), ve znění pozdějších předpisů (dále také vodní zákon). Cílem Generelu LAPV je dlouhodobá ochrana těchto území pro případné řešení dopadů klimatických změn především pro snížení nepříznivých účinků povodní a sucha, v dlouhodobém horizontu (v příštích padesáti až sto letech).

Hlavními důvody pro hájení území výhledových lokalit jsou:

- a) Česká republika leží na rozhraní jednoho z hlavních evropských rozvodí a je závislá na vodě z atmosférických srážek, kterou je nutné zadržet a která rovněž dotuje podzemní vody
- b) voda je základní a strategickou surovinou podmiňující udržení dosažené úrovně lidské společnosti
- c) předpovědní modely předpokládají, že se postupně vyskytne změna klimatu s předpokládaným nepříznivým vlivem na vodní zdroje
- d) vodní nádrž nelze realizovat kdekoli – stěžejní jsou morfologické, hydrologické a geologické podmínky ve vytipovaném území
- e) vymezené území nesmí být zatíženo negativními vlivy (znečištěním, významnou veřejnou infrastrukturou, kompaktní zástavbou apod.)
- f) navržené lokality vhodné pro výstavbu vodních nádrží jsou jedinečné a nenahraditelné, jejich územní ochrana je dlouhodobou záležitostí datovanou již do minulého století, naposledy formou směrného vodohospodářského plánu, nyní Generelu LAPV
- g) v neposlední řadě při rozhodnutí o realizaci bude vždy rozhodovat veřejný zájem

Vymezení ploch pro LAPV na území Jihomoravského kraje tedy vychází z požadavků Generelu LAPV, ve kterém byla již provedena minimalizace lokalit oproti původním plánům, proto není žádoucí lokality vypouštět.

Pro ochranu LAPV orgány územního plánování Generel LAPV stanovuje podmínky využití území, které jsou uvedeny v Odůvodnění ZÚR JMK v části „(k bodům 336 – 339)“ na str. 259. Smyslem předmětných podmínek je neomezovat současné činnosti v území chráněných pro akumulaci povrchových vod nad míru nezbytně nutnou a naopak umožnit prostřednictvím územních plánů využití těchto území, které by bylo v souladu s § 28a odst. 1 vodního zákona a zohledňovalo předpokládaný časový horizont (příštích padesát až sto let).

Generel LAPV je pro ZÚR odborným vodohospodářským podkladem, který navazuje na předešlé podklady a zahrnuje v sobě aktualizované, v současné době platné výstupy dlouhodobých odborných zkoumání a prověřování předmětných lokalit z hlediska vodohospodářských zájmů. Revizi odborných podkladů, jakým bezesporu Generel LAPV je, však orgánům územního plánování stavební zákon neumožňuje. Pořizovateli ZÚR JMK nezbývá než konstatovat, že požadavky směřující vůči jiným řešením vodárenských zdrojů, účelu LAPV Čučice (zejm. energetického využití pro JE Dukovany) atd. jsou v působnosti příslušných resortů, zejm. Ministerstva zemědělství, Ministerstva životního prostředí a Ministerstva průmyslu a obchodu. Stavební zákon konkretizovaný článkem (167) PÚR krajům z hlediska územního plánování ukládá úkol územně chránit plochy pro LAPV na základě Generelu LAPV (k závaznosti PÚR a vymezení územních rezerv pro LAPV v ZÚR JMK viz výše).

S ohledem na názor podatele, že „do ZÚR JMK tak nejsou vkládány výsledky dlouholetých výzkumů, že nejlepší voda je ta zadržena v půdě...“ atd pořizovatel považuje za důvodné zdůraznit kromě výše uvedeného, součástí Generelu LAPV je protokol o pořízení Generelu LAPV, podepsaný v září 2011 ministry zemědělství a životního prostředí, ve kterém se mj. uvádí, že Generel LAPV „není plánem výstavby vodních nádrží, ale pokladem, podle kterého se prostřednictvím územního plánování zajistí využívání stanovených území tak, že nedojde

k znemožnění nebo podstatnému ztížení možné realizace konkrétní vodní nádrže v budoucnu za předpokladu, že budou vyčerpány možnosti ostatních adaptačních opatření k zajištění vodohospodářských služeb a kdy dopady klimatické změny nebudou řešitelné jinými prostředky pro jejich neproveditelnost nebo pro jejich neúměrné náklady. Tímto způsobem je garantováno, že budou nejen zvažovány, ale primárně upřednostňovány jiné způsoby zadržování vody v krajině než výstavbou vodních nádrží.

K tvrzení, že „*záměr je v rozporu s lesním zákonem č. 289/1995 Sb., v platném znění*“ pořizovatel považuje za důvodné uvést následující:

V návaznosti na výše uvedené pořizovatel považuje za důvodné upřesnit, že z pohledu územního 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. Zájmy ochrany lesa vyplývající z lesního zákona č. 289/1995 Sb., v platném znění hájí Ministerstvo zemědělství, které k vymezení územní rezervy LAPVR01 Čučice v návrhu ZÚR JMK neuplatnilo žádné připomínky, tj. s navrženým řešením souhlasilo.

Hodnocení vlivů na životní prostředí je součástí dokumentace „Vyhodnocení vlivů ZÚR JMK na udržitelný rozvoj území“. Posouzení vlivů ZÚR JMK na životní prostředí (dále jen SEA) je zpracováno v souladu s přílohou stavebního zákona, která v bodě 6 ukládá mimo jiné hodnotit vlivy na půdu. V příloze č. 1 „Metodické vysvětlení“ SEA je uvedena metodika hodnocení užitá při zpracování SEA včetně tabelárních a grafických příloh. Kromě jiného, je na str. 13 – 14 uveden vysvětlující text, ze kterého je zřejmé, které základní údaje jsou pro potřeby SEA relevantní podrobnosti a měřítku ZÚR JMK. Pro oblast hodnocení vlivů na půdu jsou jimi jevy, cituji: „zemědělský půdní fond (třídy ochrany ZPF, viniční tratě a pozemky určené k plnění funkcí lesa – plochy PUPFL (kategorie PUPFL – lesy hospodářské, lesy zvláštního určení, lesy ochranné).“ Vyhodnocení vlivů ZÚR JMK na udržitelný rozvoj území se tedy v oddíle A, tzv. strategické SEA požadovaným hodnocením vlivů na půdu (tj. včetně PUPFL) zabývalo.

K tvrzení, že „*záměr je v přímém rozporu s ochranou přírody a krajiny a s ochranou hodnot krajinného rázu jedinečného území*“ pořizovatel považuje za důvodné uvést ještě následující:

K předmětné lokalitě existují dva veřejné zájmy, zájem vodohospodářský a zájem ochrany přírody (tj. včetně ochrany krajinného rázu a území NATURA). Účelem územní rezervy není prokazovat veřejný zájem, případně, který veřejný zájem je převažující. To bude předmětem řešení v případě, kdy předmětné území bude prověřováno pro možnost realizace akumulace vody. To znamená, že takový záměr nelze umístit bez prověření potřeby jeho realizace a plošných nároků, které je v kompetenci vodohospodářských orgánů. Až po tomto prověření lze v rámci aktualizace ZÚR plochu územní rezervy změnit na plochu, která umožní realizaci uvedeného záměru, anebo územní rezervu vypustit.

K požadavku „*hodnocení nejen vlivu na životní prostředí – vlivu na ochranu rostlin a živočichů, lesa ale i vyhodnocení ztráty nehmotného kulturního dědictví*“ pořizovatel uvádí následující:

Hodnocení vlivů na životní prostředí je součástí dokumentace „Vyhodnocení vlivů ZÚR JMK na udržitelný rozvoj území“. Posouzení vlivů ZÚR JMK na životní prostředí (dále jen SEA) je zpracováno v souladu s přílohou stavebního zákona, která v bodě 6 ukládá mimo jiné hodnotit vlivy na kulturní dědictví včetně dědictví architektonického a archeologického (dále kulturní dědictví). V příloze č. 1 „Metodické vysvětlení“ SEA je uvedena metodika hodnocení užitá při zpracování SEA včetně tabelárních a grafických příloh. Kromě jiného, je na str. 13 – 14 uveden vysvětlující text, ze kterého je zřejmé, které základní údaje jsou pro potřeby SEA relevantní podrobnosti a měřítku ZÚR JMK. Pro oblast hodnocení vlivů na kulturní dědictví jsou jimi jevy, cituji: „*památky UNESCO, národní nemovitě kulturní památky, městské a vesnické památkové zóny a rezervace, archeologické lokality a lokality s výskytem archeologických nálezů.*“ Vyhodnocení vlivů ZÚR JMK na udržitelný rozvoj území se tedy v oddíle A, tzv. strategické SEA požadovaným hodnocením vlivů na kulturní dědictví zabývalo. V Metodickém vysvětlení je zde rovněž uvedeno, že pokud se daný jev v hodnoceném území ani v hodnocené ploše záměru nevyskytuje, není v popisné části tabelární přílohy hodnocení uveden.

Závěrem považuje pořizovatel ZÚR JMK za potřebné zdůraznit, že ačkoli se podle § 36 odst. 1 stavebního zákona územní rezervy z hlediska vlivů na životní prostředí neposuzují, problematika, které musí být při prověřování možností budoucího využití pro daný účel a při upřesnění vymezení předmětné plochy věnována zvýšená pozornost, je popsána ve Vyhodnocení vlivů ZÚR JMK na udržitelný rozvoj území v příloze č. 3 „Informativní údaje k územním rezervám“. Účelem informativního přehledu je upozornit na skutečnosti, kterým je nutné se při budoucím prověřování věnovat, tj. neměly by být opomenuty. U územní rezervy pro lokalitu Čučice je v Upozornění SEA uvedeno mimo jiné věnovat pozornost minimalizaci vlivů na zvláště

chráněná území přírody PR Údolí Oslavy a Chvojnice, na lokality soustavy NATURA – EVL Údolí Oslavy a EVL Údolí Chvojnice, na minimalizaci vlivů na přírodní park Oslava, minimalizaci rozsahu záboru PUPFL a na zachování funkcí skladebných částí ÚSES.

Námítka č. A.12, Jsou v ZÚR JMK vymezovány artézské vody, reps. jejich ochrana? Pokud ne, z jakého důvodu?, **se zamítá.**

Odůvodnění:

Pořizovatel ZÚR JMK považuje nejprve za potřebné upřesnit následující: Z textu podání vyplývá, že se jedná o artézské vody nacházející se pod městem Brnem (v dokumentaci na kterou podání odkazuje je uvedeno „Výskyt hlubinných artézských vod v brněnské kotlině je podmíněn existencí pohřbeného koryta starého terciárního říčního toku, který přicházel pravděpodobně z oblastí východních Čech do karpatské předhlubně. Tento příkop vstupuje do Brna od severu kuřimsko-řečkovickou depresí, protékanou Ponávkou, pokračuje k jihu přes Královo Pole na Lužánky a do prostoru černovických pískoven“. Z uvedeného vyplývá, že artézské vody v brněnské kotlině se dotýkají zejména území města Brna.

K problematice artézských vod ve vztahu k ZÚR JMK pořizovatel ZÚR JMK uvádí:

Ke zjištění a vyhodnocení stavu a vývoje území slouží tzv. „Územně analytické podklady“ (ÚAP). Informace o stavu území jsou v nich sledovány jako soubor soustavně sledovaných, shromažďovaných a hodnocených údajů o území. ÚAP jsou významným a neopominutelným podkladem pro zpracování územně plánovací dokumentace, v tomto konkrétním případě pro ZÚR JMK. Omezení území vyplývající z důvodu ochrany veřejných zájmů (tzv. limitů využití území) vyplývají zejména ze zvláštních právních předpisů. Informace o ochraně vod jsou v souladu se stavebním zákonem a vyhláškou č. 500/2006 Sb., monitorovány ve sledovaném jevu č. 40 „Vodní zdroje povrchové/podzemní vody včetně ochranných pásem“. V případě ochrany vod informace o ochranných pásmech poskytují na základě § 27 odst. 3 stavebního zákona orgány veřejné správy, tj. příslušné vodohospodářské orgány. Pro ÚAP dosud nebyla poskytnuta žádná data týkající se problematiky artézských vod včetně jejich ochrany. Do ZÚR JMK tak z logiky věci žádné záměry týkající se využití podzemních vod artézskými studněmi (včetně ochrany předmětných vod jako vodních zdrojů) nemohly být zapracovány.

Výše uvedené je důvodem, proč se projektant při zpracování návrhu ZÚR JMK problematikou artézských vod nezabýval v kontextu s problematikou zásobování vodou. Po vyhodnocení relevantních oborových podkladů (poskytnutých VOV s.r.o. a Povodím Moravy s.p.), týkajících se problematiky zásobování vodou a územně analytických podkladů nebyly zjištěny žádné kapacitní nedostatky ohledně vydatnosti a potřebnosti zajištění nových zdrojů pro město Brno. Lokalizace artézských vod není zpracována ani v žádném oficiálním dokumentu ani nejsou zpracovány dokumentace pro využití artézských vod jako zdrojů pitné vody případně využití ve spojitosti s řešením nedostatku srážek (např. v zemědělství).

Námítka A.13, požadujeme, aby byla územní studie zpracována bezodkladně, tj. zadána hned, nikoli až po vydání ZÚR JMK, **se vyhovuje.**

Odůvodnění:

První kroky k přípravě územní studie byly již zahájeny. V červnu roku 2015 vznikla Společná pracovní skupina pro koordinaci územně plánovací činnosti, která byla ustavena na společné schůzi Rady města Brna a Rady Jihomoravského kraje. Hlavním úkolem Společné pracovní skupiny je příprava (zadání) územní studie, kterou navrhuje ZÚR JMK. První jednání společné pracovní skupiny a obcí, jejichž území se územní studií dotýká, proběhlo 4. 11. 2015. V souvislosti s přípravou zadání územní studie se Jihomoravský kraj v lednu 2016 obrátil na dotčené obce (včetně města Brna a jeho městské části) s žádostí o poskytnutí podkladů, podnětů a informací, které považují ve vztahu k předmětné územní studii za relevantní.

Z výše uvedeného je zřejmé, že práce na přípravě územní studie a jejího zadání probíhají, a to za spolupráce dotčených obcí. Požadavek na přizvání obcí, měst, městských částí a dalších subjektů je požadavkem směřujícím k pořizování územní studie. Jihomoravský kraj má zájem o informování a spolupráci při jejím zpracování.

Námítka č. A.14, požadavky na zapracování a úpravu priorit územního plánování Jihomoravského kraje v ZÚR JMK, **se v rozsahu bodů A.14.1 a ž A.14.9 zamítá.**

Odůvodnění:

K prioritám územního plánování Jihomoravského kraje stanoveným v kapitole A. textové části návrhu ZÚR JMK pořizovatel považuje za důvodné objasnit následující:

Zajištění udržitelného rozvoje území je jedním ze základních cílů územně plánovací činnosti. Z hlediska republikových priorit vychází ZÚR JMK z „Politiky územního rozvoje České republiky, ve znění Aktualizace č.1“ (dále Aktualizace č.1 PÚR ČR), která v kapitole 2 stanovuje republikové priority v mezinárodních, přeshraničních a republikových souvislostech, které určují požadavky na konkretizaci stavebním zákonem obecně formulovaných cílů a úkolů územního plánování. Republikové priority (dále Priority PÚR) podle článku (11) Aktualizace č.1 PÚR ČR určují strategii a základní podmínky pro jejich naplňování v územně plánovací činnosti krajů a obcí.

ZÚR JMK stanovují pro územně plánovací činnost kraje a obcí a pro rozhodování v území priority územního plánování Jihomoravského kraje (dále „Priority JMK“), které konkretizují cíle a úkoly územního plánování pro zajištění udržitelného rozvoje území Jihomoravského kraje a zohledňují republikové priority obsažené v politice územního rozvoje. Závaznost politiky územního rozvoje pro pořízení zásad územního rozvoje je přímo stanovena stavebním zákonem (§ 31 odst. 4).

Priority JMK jsou prioritními cíli územního plánování Jihomoravského kraje pro dosažení vyváženého vztahu územních podmínek pro příznivé životní prostředí, pro hospodářský rozvoj a pro soudržnost společenství obyvatel. Cíle stanovené v Prioritách JMK usměrňují další územně plánovací činnosti obcí v konkrétních územních podmínkách Jihomoravského kraje, které jsou dále zpřesňovány ve věcně příslušných požadavcích na uspořádání a využití území a v úkolech pro územní plánování nebo v jiných speciálních ustanoveních ZÚR JMK. Priority JMK svou podrobností odpovídají požadavkům a jevům, které lze v ZÚR JMK řešit popř. ovlivnit.

K námitce v bodě A.14.1, požadující úpravu Priority JMK (15) potažmo Priority PÚR (14a), považuje pořizovatel za důvodné uvést následující:

Podatel požaduje úpravu priority v bodě (15) ZÚR JMK, a to ze znění „*Vytvářet územní podmínky pro podporu plánování venkovských území a oblastí zejména s ohledem na možnosti rozvoje primárního sektoru, ochranu kvalitní zemědělské půdy a ekologickou funkci krajiny*“ na nové znění „*Při plánování rozvoje oblastí, os a center dbát na rozvoj primárního sektoru při zohlednění ochrany kvalitní zemědělské půdy a ekologických funkcí krajiny*“.

Článek (39) Aktualizace č. 1 PÚR ČR ukládá krajům úkol pod písm. d) zohlednit podle konkrétních podmínek a možností území typologii obsaženou ve „Strategii regionálního rozvoje ČR 2014-2020“ (dále „Strategie RR ČR“). Podle tohoto dokumentu je území České republiky rozděleno na tři základní typy z hlediska rozvojových znaků a to na a) rozvojová území, b) stabilizovaná území a c) periferní území. Dále pak v kombinaci s ukazateli hustoty zalidnění a počtu obyvatel tyto tři základní typy dělí na urbanizované oblasti a venkov (tj. venkovská území). Rozlišujícím kritériem je hustota zalidnění 100 obyvatel na km². Strategie RR ČR rozvojová území dále dělí na metropolitní oblasti (oblasti s koncentrací nad 300 tis. obyvatel), sídelní aglomerace (území s koncentrací 100 – 300 tis. obyvatel) a regionální centra a jejich zázemí (území s koncentrací 25 – 100 tis. obyvatel), tj. rozvojová území. Naopak zbývající typy, tj. stabilizovaná území a periferní území Strategie RR ČR jakožto území vyznačující se podprůměrnou hustotou zalidnění (pod 100 obyvatel na km²) zahrnuje pod společný pojem venkov.

Priorita PÚR v čl. (14a) Aktualizace č.1 PÚR ČR (dále Priorita PÚR (14a) směřující k venkovskému území byla implementována s ohledem na podmínky rozvoje udržitelného území Jihomoravského kraje do Priority JMK v bodě (15) ZÚR JMK (dále Priorita ZÚR (15)). Požadavek podatele tak ve svém důsledku znamená, že předmětná priorita by byla v ZÚR JMK směřována k jinému typu území, tj. nikoli k venkovskému území, jak stanovuje politika územního rozvoje, nýbrž k rozvojovému území.

Pořizovatel ZÚR JMK rozumí tomu, že podateli jde o ochranu krajiny i v rozvojových oblastech. Účelem ZÚR je stanovit zejména základní požadavky na účelné a hospodárné uspořádání území kraje (§ 36 stavebního zákona) a nikoli opisovat požadavky z platné legislativy. Ochrana zemědělského půdního fondu je dána zákonem č. 334/1992 Sb., ochrana přírody a krajiny zákonem č. 144/1992 Sb.

Z výše uvedených důvodů je požadovaná úprava Priority JMK (15) neakceptovatelná, její znění zůstane beze změny.

K námitce v bodě A.14.2, požadující zapracování Priority PÚR (19), považuje pořizovatel za důvodné uvést

následující:

Priorita PÚR (19) směřuje primárně k polyfunkčnímu využívání opuštěných areálů a ploch, hospodárnému využívání zastavěného území a zajištění ochrany nezastavěného území, které se řeší podle stavebního zákona v územním plánu, tj. na úrovni obcí. Z tohoto důvodu byla s ohledem na podmínky rozvoje udržitelného území Jihomoravského kraje implementována do Priority JMK (16) v míře podrobnosti příslušející podle stavebního zákona ZÚR. Z těchto důvodů znění předmětné priority zůstane beze změny.

K námitce v bodě A.14.3, požadující zapracování Priority PÚR (19) do ZÚR JMK, považuje pořizovatel za důvodné uvést následující:

Priorita PÚR (28) směřující k zajištění kvality života obyvatel, byla implementována s ohledem na podmínky rozvoje udržitelného území Jihomoravského kraje do Priority JMK (16a). Předmětná priorita je v ZÚR JMK řešena nástroji, které může ZÚR JMK použít. Z těchto důvodů znění předmětné priority zůstane beze změny.

K námitce v bodě A.14.4, požadující zapracování Priority PÚR (15) do ZÚR JMK, považuje pořizovatel za důvodné uvést následující:

Priorita PÚR (15) směřující k *předcházení prostorové sociální segregaci*, která se řeší podle stavebního zákona v územním plánu, tj. na úrovni obcí. Z tohoto důvodu byla s ohledem na podmínky rozvoje udržitelného území Jihomoravského kraje implementována do Priorit JMK (2), (4) a (6). Znění předmětné priority zůstane beze změny.

K námitce v bodě A.14.5, požadující zapracování Priority PÚR (32) do ZÚR JMK, považuje pořizovatel za důvodné uvést následující:

Priorita PÚR v čl. (32) Aktualizace č. 1 PÚR ČR směřuje v rámci urbanistické koncepce k posuzování kvality bytového fondu, které se řeší podle stavebního zákona v územním plánu, tj. na úrovni obcí. Z tohoto důvodu byla s ohledem na podmínky rozvoje udržitelného území Jihomoravského kraje implementována do Priority JMK (4). Z těchto důvodů znění předmětné priority zůstane beze změny.

K námitce v bodě A.14.6, požadující zapracování Priority PÚR (16) do ZÚR JMK, považuje pořizovatel za důvodné uvést následující:

Priorita PÚR (16) směřující ke stanovování urbanistické koncepce, byla implementována s ohledem na podmínky rozvoje udržitelného území Jihomoravského kraje do Priority JMK (4). Předmětná priorita je v ZÚR JMK řešena nástroji, které může ZÚR JMK použít. Z těchto důvodů znění předmětné priority zůstane beze změny.

K námitce v bodě A.14.7, požadující zapracování Priority PÚR (26) do ZÚR JMK, považuje pořizovatel za důvodné uvést následující:

Priorita PÚR (26) směřující ke stanovování podmínek pro preventivní ochranu území před přírodními katastrofami, byla s ohledem na podmínky rozvoje udržitelného území Jihomoravského kraje implementována do Priority JMK (18). Předmětná priorita je v ZÚR JMK řešena nástroji, které může ZÚR JMK použít. Z těchto důvodů znění předmětné priority zůstane beze změny.

K námitce v bodě A.14.8, požadující úpravu Priority JMK (5), považuje pořizovatel za důvodné uvést následující:

Prioritou ZÚR (5) byla implementována PÚR (16a) směřující při řešení rozvoje území ke vzájemné spolupráci a koordinaci všech zúčastněných na využívání území, všech zájmů a hledisek. Priorita PÚR (16a) byla převzata s ohledem na podmínky rozvoje udržitelného území Jihomoravského kraje v plném znění. Zpracovatel nepovažoval za nutné znění upravovat vzhledem ke komplexnosti požadavků vystihujících problematiku koordinace rozvoje v území. Z těchto důvodů znění předmětné priority zůstane beze změny.

K námitce v bodě A.14.9, požadující úpravu Priority JMK (16 písm. d), považuje pořizovatel za důvodné uvést následující:

Podatel požaduje z priority ZÚR (16) podporující v bodě d) *rozvoj aktivit rekreace, cestovního ruchu, turistiky a lázeňství na území kraje* vypustit „lázeňství“.

Priorita ZÚR (16 d) podporuje nástroji územního plánování, tj. vytvářením územních podmínek, výše uvedené aktivity včetně lázeňství v souladu s Programem rozvoje cestovního ruchu Jihomoravského kraje pro roky

2014-2020. Z tohoto důvodu znění předmětné priority zůstane beze změny.

Závěrem pořizovatel považuje za důvodné ke všem požadavkům podatele uvedeným v námitce 14 zdůraznit, že Priority JMK v bodech (1) až (23) textové části ZÚR JMK zpřesňují obecné cíle a úkoly územního plánování v souladu s charakterem území kraje a se strukturou jeho osídlení. Priority JMK obsažené v návrhu ZÚR JMK jsou v souladu s republikovými prioritami podle politiky územního rozvoje. Znění předmětných priorit nebude z výše uvedených důvodů měněno.

Námitka č. A.15, požadavky na úkoly územního plánování, se v rozsahu bodů A.15.1 až A.15.4 **se zamítá.**

Odůvodnění:

Úvodem je třeba k vyhodnocení námítky uvést, že ZÚR JMK tvoří jeden celek vyjádřený v jednotlivých kapitolách do dokumentu nelze nesystémově zasahovat.

K námitce v bodě A.15.1, která požaduje do tabulky na str. 192 a do bodu 379 do úkolů územního plánování doplnit ochranu krajinného rázu nejen na území přírodních parků, uvádíme, že se námitce nevyhovuje s odkazem na skutečnost, že požadavek je obsažen v části stanovení priorit územního plánování Jihomoravského kraje, konkrétně v prioritách (4), (5) a (14).

K námitce v bodě A.15.2, která požaduje do tabulky na str. 20 – 21, textové části na str. 189 a str. 192 do úkolů územního plánování doplnit požadavky na řešení cyklo dopravy, uvádíme, že se námitce nevyhovuje s odkazem na skutečnost, že požadavek je obsažen v části stanovení priorit územního plánování Jihomoravského kraje, konkrétně v prioritě (8), podbod c).

K námitce v bodě A.15.3, která požaduje do tabulky na str. 189 a 192 do úkolů územního plánování doplnit požadavky na řešení veřejné dopravy, uvádíme, že doplnění požadavku na řešení veřejné dopravy do kap. F. *Stanovení cílových charakteristik krajiny, včetně územních podmínek pro jejich zachování nebo dosažení* nepovažujeme za vhodné. Podle našeho názoru tento druh úkolů pro územní plánování nepatří do kapitoly týkající se cílových charakteristik krajiny. Tento princip je promítnut v části stanovení priorit územního plánování Jihomoravského kraje, konkrétně v prioritě (8), podbody a) – d) a v kap. D.1.7 návrhu ZÚR JMK, bod (162).

K námitce v bodě A.15.4, která požaduje, aby se územní studie korigovala také s územními plány dalších obcí, kterých se územní studie dotýká (nejenom s přípravou nového ÚP Brna), uvádíme, že koordinace s územní plánovacími dokumentacemi je samozřejmostí dle ustanovení stavebního zákona. Podmínka na koordinaci územní studie s přípravou návrhu nového ÚP Brna vychází ze stanoviska Ministerstva životního prostředí (SEA stanovisko) k návrhu ZÚR JMK ze dne 05.01.2016, v němž je jako požadavek č. 2 na minimalizaci možných dopadů ZÚR JMK na životní prostředí uvedeno: „Koordinovat zpracování územní studie s přípravou nového Územního plánu města Brna“.

Námitka č. A.16, která se týká požadavků na Kapitulu O. Seznam použitých zkratk **se v bodech A16/1, A16/2, A16/4 a A16/7 vyhovuje.** V bodech A16/3, A16/5 a A16/6 **se námitka zamítá.**

Odůvodnění:

K námitce v bodě A16/1 – která požaduje stručné vysvětlení pojmů „bike and ride“, „park and ride“ a „kiss and ride“.

„bike and ride“ – „přijed' na kole a jed'“ – místo pro stojany na kola zpravidla u nádraží a stanic veřejné dopravy

„park and ride“ – „zaparkuj a jed'“ – parkoviště, ze kterého lze pokračovat v jízdě prostředkem hromadné dopravy

„kiss and ride“ – „polib a jed'“ – parkoviště, na kterém lze zastavit za účelem vystoupení a nastoupení osob, které dále využívají prostředek hromadné dopravy osob

Výše uvedená slovní spojení budou jednotlivě vysvětlena v Kapitole O Seznam použitých zkratk a pojmů.

K námitce v bodě A16/2 – požadující úpravu ve vysvětlení u zkratky S – sbírka zákonů.

V Kapitole O Seznam použitých zkratk a pojmů ve sloupci Vysvětlení zkratky bude text opraven na velké S. Jedná se o Sbírkou zákonů.

K námitce v bodě A16/3 – týkající se zkratk TV = těžká motorová vozidla celkem“ a SV = všechna

motorová vozidla. V tomto konkrétním případě je z vysvětlení zkratky naprosto zřejmé, že se jedná o těžká vozidla. Text se nebude upravovat.

K námitce v bodě A16/4 – oprava dovětky u zákona č. 254/2001 Sb.

V Kapitole O Seznam použitých zkratek a pojmů ve sloupci Vysvětlení zkratky bude u zákona č. 254/2001 Sb., uvedeno „ve znění pozdějších předpisů“.

K námitce v bodě A16/5 – převést latinský text „in spe“ – „v budoucnosti“ do češtiny.

ZÚR JMK jsou do určité míry odborným textem. Vzhledem k tomu, že se zkratka uvedená v latině v dokumentu vyskytuje ojediněle a je v Seznamu použitých zkratek a pojmů vysvětlena, není důvodné text opravovat.

K námitce v bodě A16/6 – proč se u značení biocenter a biokoridorů se nevychází ze zvyklostí.

Koncepce řešení ÚSES, a tím i terminologie, vychází z odvětvového dokumentu Koncepčního vymezení regionálního a nadregionálního ÚSES pro území Jihomoravského kraje z roku 2012 (vydal KrÚ JMK, odbor životního prostředí) a celostátního oborového podkladu „Regionální a nadregionální ÚSES ČR – územně technický podklad“, pořízeného MMR a MŽP, 1996. Označení skladebných prvků ÚSES (biocenter a biokoridorů) v ZÚR JMK nebude měněno.

K námitce v bodě A16/7 – nesrozumitelnost zkratky LAPVR01, když u dopravní infrastruktury je označení písmene „R“, tedy rezervy hned na začátku zkratky záměru. U LAPVR je tomu naopak. K tomuto bodu pořizovatel uvádí následující: označení územních rezerv lokalit pro akumulaci povrchových vod (LAPV) bude upraveno tak, aby bylo při čtení textu zřejmé, že se jedná o územní rezervu. Zkratka uváděná v ZÚR JMK tedy bude začínat písmenem R (rezerva), jak je tomu v ostatních případech.

Námitka č. A.17, upozorňujeme na nefungující odkaz zveřejněného Návrhu ZÚR JMK, a to konkrétně Seznamu zkratek v textové části Vyhodnocení vlivů na životní prostředí, **se vyhovuje**.

Odůvodnění:

Byla provedena oprava webu ZÚRka.cz a odkaz nazvaný „Seznam zkratek“ vztahující se k dokumentu Vyhodnocení vlivů ZÚR JMK na udržitelný rozvoj území (VVÚRU) je funkční.

Lze dodat, že dokument VVÚRU, u kterého nefungoval odkaz na seznam použitých zkratek, není součástí ZÚR JMK, a že se nejednalo o pochybení, které by bylo možné považovat za nesplnění povinnosti zveřejnit dokumentaci způsobem umožňujícím dálkový přístup. Část zkratek použitých v tomto dokumentu lze navíc považovat za notoriety.

Námitka č. A.18, upozorňujeme na chybu ve Stanovisku a připomínkách MŽP č. j. 21240/ENV/15, ve kterém je uvedeno: „Ministerstvo životního prostředí uplatňuje ... následující stanovisko k návrhu 1. Aktualizace ZÚR JČK.“ Má se však jednat o stanovisko k návrhu ZÚR JMK, **se zamítá**.

Odůvodnění:

Dokument vydaný Ministerstvem životního prostředí dne 22.05.2015 pod čj. 21240/ENV/15, nazvaný „Věc: Stanovisko a připomínky MŽP k návrhu Zásad územního rozvoje Jihomoravského kraje a vyjádření MŽP k vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území k návrhu Zásad územního rozvoje Jihomoravského kraje“, má celkem 8 stran psaného textu, přičemž v jediném případě, konkrétně na konci druhého odstavce první strany, došlo k záměně zkratky „ZÚR JMK“ za zkratku „1. Aktualizace ZÚR JČK“. Vzhledem k tomu, že ve zbytku textu je důsledně používána zkratka „ZÚR JMK“, se jedná o zřejmou nesprávnost, která nezpůsobuje pochybnosti o smyslu předmětného dokumentu, a proto nevyžaduje opravu.

Pořadí	N 56	Datum	15.06.2016	KEVIS kód		Č. j.	JMK 93055/2016
Zástupce veřejnosti (identifikační údaje)		titul, jméno, příjmení: datum narození:		Ferdinand Kurtin anonymizováno			
Adresa / sídlo		anonymizováno					
Téma		Doprava silniční					

Téma – jiné	
Námítky <u>Z Návrhu ZÚR je nutno vypustit D52 tvořící transevropský Baltsko-Adriatický koridor</u> Je nepřijatelné zavlékat do oblasti okolo Bavor dálkovou nákladní i osobní dopravu a spojit koridor dnešní silnice I/52 s koncepcí transevropského Baltsko-Adriatického koridoru. Je naopak nutné odvést tranzitní dopravu z této oblasti, a to i z toho důvodu, že stávající znečištění ovzduší v oblasti okolo obce Bavor je alarmující (viz i nadlimitní znečištění zaznamenané stanicí ČHMÚ v obci Sedlec v letech 2005, 2006 a 2009). <u>Obec Bavor je nutné chránit proti zvyšování hlučnosti z dálkové tranzitní dopravy</u> S nárůstem dálkové tranzitní dopravy narůstá hlučnost z dopravy a je jen otázkou času, kdy se tato hlučnost stane nadlimitní. Trasování dálnice D52 v těsné blízkosti obce Bavor by vedlo k významnému obtěžování občanů Bavor, a to zejména v nočních hodinách. <u>Dálnice D52 do oblasti pro vinařství, agroturistiku a rekreaci nepatří</u> Oblast Pálavý je jednou z nejcennějších oblastí v naší republice. Toto bohatství je třeba chránit a ne ničit. Dobrá dopravní obslužnost je potřebná, ale pro trasování dálnic jsou známy vhodnější trasy (viz např. autorizované studie ing. Strnada). <u>Požadujeme nezavlékat tranzitní dopravu do Lednicko-valtického areálu</u> Je nutné odvést i zbytnou tranzitní dopravu z komunikace I/40 vedené středem Lednicko-valtického areálu, který je pod ochranou UNESCO. Proto je nutné do ZÚR dokreslit plnohodnotný obchvat Břeclavi a umožnit nákladní dopravě opustit ČR již u Břeclavi. <u>Z Návrhu ZÚR je nutno vypustit D52 Pohořelice – Mikulov – problém s NATURA 2000</u> Oblast mezi Mikulovem a Pohořelici je oblastí, kde je nutné postupovat mimořádně šetrně. Je zde mimo jiné cenné oblasti jako CHKO Pálava, oblast Dunajovických kopců, oblast Mušovských jezer, Slanisko v trojúhelníku u Mikulova. V řadě případů se jedná o lokality celoevropsky chráněné soustavy NATURA 2000. Krajský úřad vlastní autorizovaná posouzení, které prokazatelně vylučují D52 a kraj ignoruje tyto zásadní dokumenty. Územní dotčené námítkou je celý JMK.	
Vyhodnocení námitek Z hlediska věcného obsahu bylo v předmětném podání formulováno celkem pět samostatných námitek s odůvodněním. Území dotčené námítkou je celý JMK. Námítka č. 1, z Návrhu ZÚR je nutno vypustit D52 tvořící transevropský Baltsko-Adriatický koridor, se zamítá. <u>Odůvodnění:</u> PÚR ve znění aktualizace č. 1 vymezuje koridor pro rychlostní silnici R52 v trase Pohořelice – Mikulov – Drasenhofen/Rakousko (E461). Důvodem jeho vymezení je zkvalitnění silničního spojení Brno – Vídeň. Vazba na rakouskou silniční síť. Součástí TEN-T. Koridor pro tuto kapacitní silnici je již přímo vymezen v trase Pohořelice – Mikulov – Drasenhofen/Rakousko bez jakýchkoliv úkolů pro ministerstva a jiné ústřední správní úřady. V návrhu ZÚR JMK je vymezen koridorem pro dálnici D52 (v souladu s novelou zákona č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů s platností od 31. 12. 2015). Nejvyšší správní soud (NSS) sice ZÚR z roku 2011 zrušil, ale v rozsudku jednoznačně potvrdil oprávněnost či přímo nutnost vedení koridoru R52 v trase Pohořelice – Mikulov – Drasenhofen jako součást spojení Vídeň s Brnem. Na tuto komunikaci také Nařízení Evropského parlamentu a Rady EU č. 1315/2013 ze dne 11.12.2013 o hlavních směrech Unie pro rozvoj transevropských dopravních sítí klade jeden ze svých koridorů sítě TEN-T (Trans-European Transport Networks tedy celoevropské dopravní sítě). Pojem „celoevropská“ není o sjíždění aut z celé Evropy, ale o významu pro Evropu. Úsek D52 (dříve R52) je zařazen do tzv. Core Network, tedy jádrové sítě, z čehož vyplývá nutnost jejího dobudování do roku 2030. Nařízení ukládá v čl. 4 odst. b odrážce i) <i>odstranění míst s nedostatečnou propustností a doplnění chybějících spojení v dopravních infrastrukturách i ve spojovacích bodech mezi nimi v rámci členských států a mezi nimi.</i>	

Typickým případem je právě dostavba dálnice D52. Úsekem státní hranice – Mikulov – Pohořelice doplňuje jednak chybějící spojení sousedních států dálničního typu a jednak odstraňuje místa s nedostatečnou kapacitou. Obdobně i Jižní tangenta před Brnem odstraňuje nedostatečně kapacitní úsek trasy od konce D52 v Rajhradě po napojení na D1 v Horních Heršpicích. Nedostatek kapacity není dán jen šířkovým uspořádáním komunikace, ale i úrovnovými křižovatkami v krátkých vzdálenostech, pohybem pěších a cyklistů, nedostatkem úseků pro předjíždění apod.

Nařízení samozřejmě neobsahuje přesné trasování komunikace, ale respektuje státní koncepci. V případě České republiky to je PÚR, která byla schválena vládou ČR v roce 2009 a aktualizována 2015.

Navržením záměru D52/JT – krátký úsek dálnice spojující stávající trasu D52 od jejího konce v křižovatce Rajhrad s dálnicí D2 jižně od stávající, kapacitně nevyhovující, křižovatky Chrlice u Olympie, bude dokončováno dálniční spojení Brno – Vídeň a homogenizována (po dostavbě úseku D1 Hulín – Lipník) dálniční infrastruktura tahu TEN-T přes ČR v rámci Baltsko – jadranského koridoru.

Aby byla síť TEN-T přehlednější, Nařízení č. 1315/2013 seřazuje trasy pod jednotlivé koridory hlavní evropské sítě. Jedním z nich je Baltsko – jadranský, jehož trasy jsou Gdynia – Gdaňsk – Warszawa – Katowice – Ostrava – Brno – Wien – Graz – Villach – Bologna – Ravenna a Szczecin – Ostrava, Katowice – Žilina – Bratislava – Wien, Graz – Koper – Trieste, Udine – Trieste.

Jedná se o koridory multimodální, tedy koridory, kterými jsou vedeny komunikace více dopravních módů. V případě Baltsko – jadranského jde o tahy dálniční a železniční. Samotná existence Baltsko – jadranského koridoru je však starší. Memorandum k němu bylo podepsáno v roce 2006 zástupci ministerstev ČR, Polska, Slovenska, Rakouska a Itálie.

Již tedy deset let silniční část koridoru vede po I/52, R52/D52 a D47/D1 a sice konkrétně na Brněnsku zastavěnou ulicí Vídeňskou. Začlenění komunikace do koridoru je z hlediska provozu nebo funkce formální. Hlavní význam spočívá v průkazu, že se jedná o komunikaci na preferované síti a tudíž by měla být i preferována z hlediska podpory ze strany EU. Ustavení koridoru v roce 2006 také žádné skokové navýšení dopravy nepřineslo.

Problematickou v souvislosti s obavou, že by realizace komunikace vedla k zavlékání dopravy do oblasti okolo Bavor, se již zabýval Nejvyšší správní soud v rozsudku č. 1 Ao 7/2011-526 ze dne 21. června 2012 v článku [372] cit.: „Námítku navrhovatelů týkající se závěru odůvodnění ZÚR na s. 54, kde má být zcela ignorována skutečnost, že v důsledku výstavby rychlostní silnice R52 by došlo k zásadnímu nárůstu objemu zejména nákladní kamionové dopravy v přímo dotčeném území a v územích navazujících, považuje zdejší soud za nedůvodnou. Zdejší soud předem uvádí, že samotná existence rychlostní silnice kamionovou dopravu negeneruje. Naopak bez existence kapacitního propojení hlavních dopravních os se tranzitní kamionová doprava vyskytuje na komunikacích, na kterých by se objevovat neměla, především na komunikacích II. a III. tříd vedoucích skrze obce. Tento druh dopravy pak nepřiměřeně zatěžuje nedostatečnou dopravní infrastrukturu, a to s dopadem jak na technický stav komunikací, tak na okolní životní prostředí i na veřejné zdraví. Navrhovateli namítaný výsledný stav, že bude tato doprava pokračovat ve směrech hlavních dopravních tras dálničního typu na území České republiky, je naopak žádoucí. Soud se dále ztotožňuje s vyjádřením odpůrce, že chybějící úsek R52 mezi Pohořelicemi u Brna a Mikulovem snižuje atraktivitu trasy natolik, aby úbytek dopravy v aglomeraci byl bez dobudování R52 zásadní.“

K obavám ze znečištění ovzduší z důvodu vymezení koridoru pro oba záměry uvádíme, že záměry dopravní a technické infrastruktury byly ve Vyhodnocení vlivů ZÚR JMK na udržitelný rozvoj území hodnoceny a z hlediska dopravně inženýrských kritérií, předpokládaných vlivů na obyvatelstvo, lidské zdraví a složky životního prostředí.

Dokumentace Vyhodnocení vlivů ZÚR JMK na životní prostředí (dokumentace SEA) obsahuje hodnocení jednotlivých navrhovaných záměrů (viz příloha č. 2) a hodnocení koncepce ZÚR JMK jako celku, a to v kapitole 6.9. „Souhrnné vyhodnocení vlivů ploch a koridorů na sledované složky životního prostředí“. Pro celou koncepci jsou navržena opatření pro předcházení, snížení nebo kompenzaci všech zjištěných nebo předpokládaných závažných záporných vlivů na životní prostředí v kapitole 8 dokumentace SEA. Součástí vyhodnocení je rovněž vyhodnocení vlivů sekundárních, kumulativních, synergických, krátkodobých, střednědobých a dlouhodobých, trvalých a přechodných, kladných a záporných viz příloha č. 2 dokumentace SEA.

Hodnocení SEA a Natura je promítnuto do textové části I. návrhu ZÚR JMK požadavků na uspořádání a využití území a úkolů pro územní plánování (str. 43 textové části I. návrh ZÚR JMK). Z celkového vyhodnocení záměru

dálnice D52 vyplývá, že využití koridoru je možné, za předpokladu uplatnění navržených opatření SEA viz příloha č. 2 dokumentace SEA.

K nadlimitnímu znečištění ovzduší zaznamenané stanicí ČHMÚ v obci Sedlec v letech 2005, 2006 a 2009 uvádíme, že v kap. A.3. textové části dokumentace SEA jsou obsaženy údaje o současném stavu životního prostředí (ovzduší). Projektant při hodnocení záměrů z těchto údajů vycházel, viz příloha č. 2 dokumentace SEA. Údaje z imisního monitoringu jsou shrnuty na str. 77 dokumentace SEA.

Ke stávajícímu znečištění ovzduší v oblasti okolo obce Bavory uvádíme, že v příloze 2 dokumentace SEA Hodnocení záměrů, je u záměru D52 v položce „Ovzduší“ uvedeno cit.: *„Záměr neprochází územím s překročením imisních limitů. Komunikace je vedena prakticky v ose stávající silnice I/52, která je vedena převážně mimo kontakt s obytnou zástavbou. Výjimkou je oblast města Mikulova, kde je současná silnice vedena po okraji obytné zástavby, zatímco nová komunikace odvede dopravu do větší vzdálenosti od města. Kontakt s obytnou zástavbou je minimální.“* Významnost vlivu na ovzduší je hodnocen jako +1 potenciálně mírně pozitivní vliv.

MŽP ve svém stanovisku a připomínkách k návrhu ZÚR JMK a Vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území k návrhu ZÚR JMK v rámci společného jednání uvedlo cit.: *„Z variant navrhovaných pro rychlostní silnici R52 je v předloženém vyhodnocení SEA z hlediska vlivů na ovzduší upřednostňována varianta „Základní ŘSD“. Z důvodů uvedených ve vyhodnocení SEA k ZÚR podporuje MŽP toto řešení. Dle návrhové části PZKO tato komunikace zajistí kvalitativně vyšší úroveň propojení mezi Brnem a Vídní ve vazbě na rakouskou dálnici A5. Stavba je součástí sítě TEN-T. Část mezi dálnicí D1 a existujícím úsekem R52 (tzv. Jihozápadní tangenta) v případě realizace významně přispěje ke snížení intenzity dopravy v křižovatce na křížení dálnice D1 se silnicí I/52 (MÚK Brno-Centrum, exit 194 na dálnici D1). Jižní úsek mezi Pohořelicemi a státní hranicí přispěje k omezení tranzitní dopravy na stávajícím obchvatu Mikulova, do jehož okolí se v minulosti rozrostla souvislá zástavba města.“*

Doplňujeme, že v návaznosti na stávající stupeň poznání nelze v současné době předjímat, jaká bude úroveň hlukové zátěže a kvality ovzduší jako významných determinant vlivů na lidské zdraví v době realizace jednotlivých záměrů, nelze předjímat nemožnost stavebně technických či technologických řešení konkrétních záměrů naplnit normativní požadavky vztahující se k vlivům záměru na životní prostředí a na veřejné zdraví.

Z hlediska ochrany veřejného zdraví nelze při realizaci záměru připustit nesplnění požadavku právních předpisů na úseku ochrany veřejného zdraví, a to s přihlédnutím k závěrům posouzení vlivu na životní prostředí a veřejného zdraví v rámci řízení dle ustanovení § 4 až § 10 zákona č. 100/2001 Sb. Základním předpokladem souhlasu orgánu ochrany veřejného zdraví v předrealizačních fázích resp. v rámci schvalovacích řízení pro konkrétní záměry je předložení důkazů o reálném předpokladu dodržení požadavku stanovených právními předpisy na úseku ochrany veřejného zdraví.

Námítka č. 2, obec Bavory je nutné chránit proti zvyšování hluchosti z dálkové tranzitní dopravy, se zamítá.

Odůvodnění:

Podle § 23 odst. 2 a 3 stavebního zákona zástupce veřejnosti musí doložit zmocnění od stanoveného počtu občanů, kteří jej svým podpisem zmocňují k podání námítky na základě věcně shodné připomínky. Zástupce veřejnosti v tomto případě uplatnil námítku, pro kterou nebyl zmocněn na základě předložené věcně shodné připomínky a pro podání námítky v odlišném znění nedoložil předepsané zmocnění.

Zástupce veřejnosti Ferdinand Kurtin doložil své zmocnění k uplatnění námítky, které obsahuje celkem 17 podpisových archů, přičemž na jedné straně každého podpisového archu je uveden text věcně shodné připomínky a formulář se jmény, adresami, daty narození a podpisy 4 zmocňujících občanů, což znamená, že celkem doložil své zmocnění 68 podpisy.

Na 16 z celkového počtu 17 podpisových archů je uveden totožný text věcně shodné připomínky, avšak na jednom z podpisových archů je text 2. bodu věcně shodné připomínky odlišný, což znamená, že z celkového počtu 68 podpisů je nutné odečíst 4 podpisy z tohoto jednoho odlišného podpisového archu. Ze zbývajících 64 podpisů se v 60 případech jedná o podpisy občanů, kteří uvedli svůj trvalý pobyt v obci Bavory.

Podle § 23 odst. 2 stavebního zákona *„zástupce veřejnosti musí zmocnit nejméně jedna desetina občanů obce s méně než 2000 obyvateli, kteří uplatňují věcně shodnou připomínku k návrhu územně plánovací dokumentace“*. Vzhledem k tomu, že podle údajů Českého statistického úřadu měla obec Bavory ke dni 31.12.2015 celkem 408 obyvatel, jedna desetina představuje 41 obyvatel. Zástupce veřejnosti tedy předložil dostatečný počet podpisů pro své zmocnění.

Nicméně, text 2. bodu věcně shodné připomínky na všech 16 totožných podpisových arších, které byly opatřeny celkem 60 podpisy občanů obce Bavory, zní: „*Mikulov je nutné chránit proti zvyšování hlučnosti z dálkové tranzitní dopravy*“, přičemž také odůvodnění 2. bodu věcně shodné připomínky se výslovně vztahuje k městu Mikulov, nikoliv k obci Bavory. Text 2. bodu námítky, kterou zástupce veřejnosti Ferdinand Kurtin uplatnil na základě výše uvedené věcně shodné připomínky, však zní: „*Obec Bavory je nutné chránit proti zvyšování hlučnosti z dálkové tranzitní dopravy*.“

Zástupce veřejnosti doložil své zmocnění k podání 2. bodu námítky ve výše citovaném znění pouze 4 podpisy občanů obce Bavory (na jediném ze 17 předložených podpisových archů). Vzhledem ke shora popsanému výpočtu však tento počet podpisů nedostačuje pro zmocnění zástupce veřejnosti podle § 23 odst. 2 stavebního zákona.

Vzhledem k tomu, že Ferdinand Kurtin nebyl platně zmocněn k podání této námítky jako zástupce veřejnosti, tato námitka nebyla vypořádána v rámci tohoto rozhodnutí o námitkách, ale byla vypořádána postupem jako všechny ostatní připomínky veřejnosti uplatněné podle § 39 odst. 2 stavebního zákona.

Námitka č. 3, dálnice D52 do oblasti pro vinařství, agroturistiku a rekreaci nepatří, se zamítá.

Odůvodnění:

K posouzení vlivů ZÚR JMK na dané složky životního prostředí jsme se již vyjádřili výše v rámci vyhodnocení u připomínky č. 1.

Navrhovaná dálnice D52 je v oblasti kolem Bavor vedena podél hranice Chráněné krajinné oblasti Pálava, kterou v současné době tvoří stávající silnice I/52. V této části je vymezena III. zóna CHKO, nejceněnější části tedy nebudou ohroženy. K připomínce turistické atraktivity regionu uvádíme, že v případě výstavby dálnice lze očekávat lepší dopravní dostupnost dotčeného území a tím i nárůst počtu návštěvníků turisticky atraktivního regionu.

Ke koncepci Ing. Strnada uvádíme, že koncepce dopravy v Jihomoravském kraji, uplatněná v ZÚR JMK, navazuje na dlouhodobě sledované zásady a principy rozvoje území a nadřazené dopravní infrastruktury. Koncepční scénář B „Rozvojový – studie Strnad“ byl posuzován v rámci modelování a srovnán s dalšími koncepčními scénáři z dopravního hlediska. Alternativní koncepce Ing. Strnada nemohla být komplexně posuzována v návrhu ZÚR JMK vzhledem k jejímu rozporu s Politikou územního rozvoje ČR. K alternativní dopravní koncepci Ing. Strnada se vyjádřil Nejvyšší správní soud v rozsudku 1 Ao 7/2011 k ZÚR JMK ze dne 21. června 2012 ve kterém v článku [143] uvedl cit.: „Tzv. *alternativní dopravní koncepce Ing. Strnada je v podstatné části založena právě na neexistenci rychlostní komunikace R52 a realizaci spojení Vídně s Brnem přes Břeclav a dále spojení Vídně s Prahou přes Znojmo. Tím se tato koncepce dostává do evidentního rozporu s obsahem PÚR 2008, a proto nemohla v rámci pořizování ZÚR aspirovat na postavení komplexní alternativy řešení koridorů dopravní infrastruktury nadmístního významu. Alternativní koncepce dle návrhu Ing. Strnada je tedy v podmínkách platné politiky územního rozvoje nerealizovatelná. Nelze proto odpůrci (JMK – doplněno pořizovatelem) vyčítat, že v rámci pořizování ZÚR, zejména ve fázi posuzování vlivů návrhu ZÚR na udržitelný rozvoj území, nepracoval s komplexní alternativou řešení dopravní infrastruktury na území kraje vycházející ze studie Ing. Strnada.*“

Aktualizace č. 1 PÚR ČR, kterou vláda ČR schválila usnesením č. 276 ze dne 15. dubna 2015, potvrdila koncepci obsaženou v návrhu ZÚR JMK zpřesněním vymezení kapacitní silnice R55.

Nutno dodat, že i když je pro pořizování zásad územního rozvoje politika územního rozvoje závazná KrÚ prověřil v rámci modelování koncepční scénář B „Rozvojový – studie Strnad“, zda není důvod pro změnu PÚR. Výsledky modelového zatížení pro variantu B jasně ukazují, že varianta má nízkou dopravní účinnost. Koncepce uspořádání nadřazené sítě Jihomoravského kraje, tzv. „velké V“ nemá ve vztahu k Rakousku a ani sousedním krajům pozitivní vliv, nýbrž naopak. Varianta svým pojetím dopravní koncepce nevytváří předpoklady pro rozvoj území především v metropolitní rozvojové oblasti OB3 Brno. Celkově lze variantu B hodnotit jako variantu s nedostatečným pozitivním účinkem v porovnání s nezbytnou realizací nových, technicky i ekonomicky náročných kapacitních staveb a za dopravně nevhodnou pro některé úseky stávající komunikační sítě.

Z uvedeného vyplývá, že při tvorbě ZÚR JMK nelze vycházet z dopravní koncepce Ing. Strnada.

Námitka č. 4, požadujeme nezavlékat tranzitní dopravu do Lednicko-valtického areálu, se zamítá.

Odůvodnění:

Připomínka požadující odvedení zbytné dopravy ze silnice I/40 a zakreslení plnohodnotného obchvatu Břeclavi směřuje k řešení obchvatu Břeclavi. V minulosti byla prověřována možnost vedení obchvatu Břeclavi v kategorii rychlostní silnice R55 následovně. PÚR ČR 2008 v odstavci (109) kapitoly 5 „Koridory a plochy dopravní infrastruktury“ vymezila koridor pro rychlostní silnici R55 v úseku Olomouc – Přerov a dále Napajedla – Uherské Hradiště – Hodonín – Břeclav – hranice ČR (– Wien). Úkolem stanoveným pro ministerstva a jiné ústřední správní úřady bylo prověřit proveditelnost rozvojového záměru v úseku R55 Břeclav – st. hranice. V souvislosti s úkolem vyplývajícím z PÚR ČR 2008, která uložila MD v součinnosti s MŽP a krajem Jihomoravským v čl. (109) prověřit proveditelnost rozvojového záměru v úseku R55 Břeclav – st. hranice, nechalo v roce 2008 Ministerstvo dopravy zpracovat „Vyhledávací studii rychlostní silnice R55 Břeclav (D2) – hranice ČR / Rakousko“ a následně „Komparativní studii R52 Pohořelice – Mikulov – hranice ČR / Rakousko a R55 Břeclav (D2) – hranice ČR / Rakousko“, která porovnávala dopravní, ekonomické a ekologické parametry variant kapacitního spojení Brno – Vídeň. Výsledek prověřování byl promítnut do Usnesení vlády ČR č. 713/2010, kterým je odsouhlaseno propojení rychlostní silnice R52 s dálnicí A5 na území Rakouské republiky na česko-rakouské státní hranici mezi městy Mikulov a Drasenhofen a je potvrzeno vybudování obchvatu Břeclavi silnicí I. třídy ve dvoupruhovém uspořádání. Na základě provedené revize evropské dopravní sítě byla R52 potvrzena v síti TEN-T. Ministerstvo dopravy a Ministerstvo životního prostředí odsouhlasilo splnění úkolu v čl. (109) a v PÚR ČR, ve znění Aktualizace č. 1 byl nahrazen text „úsek Olomouc – Přerov a dále Napajedla – Uherské Hradiště – Hodonín – Břeclav – hranice ČR (– Wien)“ textem „úsek Olomouc – Přerov a dále Napajedla – Uherské Hradiště – Hodonín – D2“. KrÚ JMK tak v souladu s Aktualizací č. 1 PÚR přeložku dálnice D55 (obchvat Břeclavi) v ZÚR JMK nevymezil.

Z výše uvedeného je zřejmé, že nelze z návrhu ZÚR JMK dálnici D52 vedenou směrem na Mikulov vypustit a současně nelze navrhovat obchvat Břeclavi v parametrech dálnice D55.

Námítka č. 5, z Návrhu ZÚR je nutno vypustit D52 Pohořelice – Mikulov – problém s NATURA 2000, **se zamítá.**

Odůvodnění:

Jak jsme již uvedli u připomínky č. 1, dokumentace SEA obsahuje hodnocení jednotlivých navrhovaných záměrů (viz příloha č. 2 dokumentace SEA).

Z celkového vyhodnocení záměru vyplývá, že využití koridoru dálnice D52 je možné za předpokladu uplatnění navržených opatření SEA viz příloha č. 2 dokumentace SEA.

Hodnocení SEA a Natura záměru je promítnuto do textové části I. návrhu ZÚR JMK Úkolů pro územní plánování (str. 43 textové části I. návrh ZÚR JMK) cit.: „Zpřesnit a vymezit koridor dálnice D52 s ohledem na optimalizaci trasy v rámci koridoru s cílem minimalizace dopadů na obytnou zástavbu, zajistit splnění hlukových limitů, minimalizaci vlivů na CHKO Pálava a PR Věstonická nádrž, minimalizaci vlivů na lokality soustavy Natura 2000 EVL Mušovský luh, PO Pálava, PO Střední nádrž vodního díla Nové Mlýny, minimalizaci vlivů na PR Věstonická nádrž, minimalizaci rozsahu záboru ZPF a PUPFL, minimalizaci vlivů na ochranná pásma vodních zdrojů I. a II. stupně.“

Dále podatelé v podání uvádí výčet cenných oblastí, jejichž možné dotčení blíže nespecifikují.

K ignorování autorizovaných posouzení uvádíme, že v rámci zpracování návrhu ZÚR JMK projektant podklady vyhodnotil a zvážil možnosti jejich využití. Rozsah využití jednotlivých podkladů je na uvážení autorizovaných osob zpracovatele ZÚR JMK. Podkladové studie nejsou součástí opatření obecné povahy, a tudíž je výsledný obsah ZÚR nemusí reflektovat, jsou pouze pomocnými dokumenty, které slouží k prověřování jednotlivých záměrů.

Pořadí	N 57	Datum	15.06.2016	KEVIS kód	–	Č. j.	JMK 93380/2016
Zástupce veřejnosti (identifikační údaje)		titul, jméno, příjmení:		Ing. Štěpán Malach			
		datum narození:		anonymizováno			
		název, IČ:		–			
osoba oprávněná jednat:							
Adresa / sídlo		anonymizováno					

Téma	Hospodářství vodní – LAPV
Téma – jiné	
Námitka <u>Vymezení území dotčeného námitkou:</u> Plocha územní rezervy pro lokalitu akumulace povrchových vod LAPVR01 Čučice vymezená ve správních územích obcí Čučice, Senorady, Ketkovice a Nová Ves. <u>Obsah námitky:</u> V rámci projednávání návrhu Zásad územního rozvoje Jihomoravského kraje (ZÚR JMK) a následného vyhodnocení námitek a připomínek požadují naprosté vyřazení plochy územní rezervy pro lokalitu akumulace povrchové vody LAPVR01 Čučice z grafické i textové části dokumentace ZÚR JMK. Nesouhlasím s držením lokality Čučice v ZÚR JMK ve smyslu územní rezervy vyplývající z Generelu LAPV, a tím zároveň nesouhlasím s vytvářením podmínek pro možné budoucí využití plochy této územní rezervy pro akumulaci povrchových vod formou údolní vodní nádrže. Nesouhlasím ani s jakýmkoliv jiným podobným záměrem na výstavbu přehrady, nádrže či jiného podobného vodního díla na řece Oslavě, ať již v přírodním parku Oslava, přírodní rezervaci Údolí Oslavy a Chvojnice, nebo kdekoli jinde na jejím horním nebo dolním toku, pokud by byl zvažován. <u>Odůvodnění námitky:</u> Jsem si vědom skutečnosti, že se jedná o územní rezervu, která má prověřit možné budoucí využití a umístění ploch ve smyslu § 28a zákona č. 254/2001 Sb. o vodách a o změně některých zákonů (vodní zákon) ve znění pozdějších předpisů, dle geomorfologického uspořádání lokality se však evidentně jedná o rezervní plochu pro možné budoucí umístění údolní nádrže, kdy fakticky nelze v hluboce zaříznutém údolí tohoto charakteru akumulovat povrchové vody v rozsahu navržené plochy územní rezervy jiným způsobem než výstavbou údolní nádrže, ostatně o účelu územní rezervy LAPVR01 Čučice se hovoří jako o potenciální vodní nádrži přímo v textové části odůvodnění návrhu ZÚR JMK: „Z Generelu LAPV vyplývá, že by měla sloužit jako rezerva pro vodárenský zdroj VN Mostiště... „Tuto skutečnost rovněž potvrzuje aktuálně zadaná technicko-ekonomická studie „Oslava, vodní dílo Čučice“, která variantně řeší umístění rozsáhlého technického vodního díla (údolní vodní nádrže) v ploše této územní rezervy. Plocha územní rezervy LAPVR01 Čučice proto zcela zjevně vytváří podmínky pro možnou budoucí výstavbu rozsáhlé vodní nádrže na řece Oslavě. S tímto záměrem resp. i s vytvářením podmínek pro tento záměr v koncepci územního rozvoje Jihomoravského kraje zásadně nesouhlasím. Důvody mého výše uvedeného požadavku a nesouhlasu s vymezením plochy územní rezervy LAPVR01 Čučice jsou následující. Na úvod předesílám, že znám nedobré klimatické prognózy a beru v potaz i skutečnost, že území naší republiky je v podstatě odtokovou oblastí z rozhraní jednoho / hlavních evropských rozvodí a její území je závislé na vodě z atmosférických srážek, kterou je nutno v krajině zadržet a která mimo jiné dotuje spodní vody. Obecně k této záležitosti namítám, že existují vhodnější lokality pro stavbu přehrad, jak z pohledu morfologického, hydrologického, tak především geologického, které nejsou navíc v tak výrazném střetu se zájmy ochrany přírody a krajiny a nenaruší tak výrazným způsobem socioekonomický potenciál okolních obcí (útlum turistického ruchu, narušení identity obyvatel, tradic trampingu, likvidace historických hodnot) jako umístění vodního díla v „lokalitě“ Čučice. Namítám, že existují jiné způsoby a koncepce zadržování vody v krajině a opatření pro zmírnění negativních dopadů sucha a nedostatku vody. Věřím, že ve jménu odpovědnosti k nám a našim potomkům budou jiné a komplexnější způsoby jak se vyrovnat s eventuálním nedostatkem vodních zdrojů v koncepci udržitelného územního rozvoje Jihomoravského kraje zvažovány. V prvé řadě chci v této námitce zdůraznit zásadní nesouhlas s územní rezervou LAPVR01 Čučice z důvodu jejího výrazného střetu se zájmy ochrany přírody a krajiny. Vymezení LAPVR01 Čučice zakládá zjevný rozpor se zájmy ochrany přírody a krajiny, plocha územní rezervy LAPVR01 je ve výrazném střetu s předmětem ochrany, důvody zřízení a uvažovaným budoucím způsobem využití a to jak území přírodní rezervace Údolí Oslavy a Chvojnice, tak území evropsky významné lokality soustavy NATURA 2000 – CZ0614I31 – Údolí Oslavy a Chvojnice a rovněž s přírodním parkem Oslava. Momentálně probíhá dokonce řízení s návrhem vyhlášení národní přírodní rezervace Soutok Oslavy a Chvojnice, ač projednávání doposud nedospělo ke konci, tak tato skutečnost zcela bezesporu indikuje národní význam přírodních ploch v údolí řeky Oslavy pod Čučicemi a na	

soutoku s Chvojnicí. Územní rezerva Čučice vymezená v návrhu ZÚR JMK významně zasahuje právě tuto plochu s navrženou národní přírodní rezervací, vymezování plochy územní rezervy LAPVR01 Čučice a vytváření předpokladů pro rozsáhlé vodní dílo je v zásadním rozporu s předmětem ochrany navrhované národní přírodní rezervace. Tato nová skutečnost není zohledněna ani v platném Generelu LAPV z roku 201 L proto není možné bez nového posouzení mechanicky přebrat územní rezervu pro lokalitu Čučice. Upozorňuji, že v současné době stále probíhá Aktualizace Generelu LAPV. v rámci které byla tato skutečnost předmětem námitek některých dotčených obcí a dosud nedošlo k jejich vypořádání.

Dále namítám, že vodní dílo v takovém umístění a rozsahu, pro které jsou v návrhu ZÚR JMK vymezením územní rezervy LAPVR01 Čučice vytvořeny předpoklady, by prakticky zlikvidovalo jádrovou část a významnou část předmětů ochrany stávající přírodní rezervace a evropsky významné lokality soustavy NATURA 2000 (EVL). Podotýkám, že předmět ochrany přírodní rezervace je především ochrana kaňonovitého údolí řek Oslavy a Chvojnice s velkou rozmanitostí krajinného reliéfu, území je jedinečnou ukázkou původních a posledních zachovaných moravských toků, zajímavých nejen po stránce krajinářské, ale i z hlediska botanického a zoologického. Evropsky významná lokalita pak chrání rozsáhlý a velmi cenný komplex přírodě blízké lesní i nelesní vegetace, především hercynských dubohabřin, suťových lesů, acidofilních teplomilných doubrav, úzkolistých suchých trávníků, skalní vegetace s kostřavou sivou, štěrbínové vegetace silikátových skal a drolin a makrofytní vegetace vodních toků. EVL dále chrání stanoviště celé řady ohrožených druhů rostlin a živočichů, jako např. perspektivní populaci mechorostu dvouhrotce zeleného (*Dicranum viride*), jedinou recentní lokalitu jazýčku jaderského (*Himantoglossum adriaticum*) v ČR, početnou populaci koniklece velkokvětého (*Pulsatilla grandis*) při okraji areálu v ČR, početnou populaci přástevníka kostivalového (*Callimorpha quadripunctaria*). Velmi početná populace vranky obecné (*Cottus gobio*) na toku Oslavy nemá svou velikostí a rozsahem v okolí obdoby. Výrazná část krajinných hodnot, ekosystémů a stanovišť chráněných druhů by byla uvažovanou vodní plochou nenávratně zničena.

Zdůrazňuji, že přírodní hodnoty ploch na toku Oslavy v „lokalitě“ pod Čučicemi podtrhuje skutečnost, že jsou v koncepci návrhu ZÚR JMK tyto plochy zařazeny do regionální úrovně územního systému ekologické stability (ÚSES). Zde ovšem nastává vážný rozpor mezi účelem územní rezervy resp. možným budoucím využitím plochy územní rezervy a vymezením ÚSES. Vodní dílo, pro něž jsou v koncepci návrhu ZÚR JMK vymezením územní rezervy LAPVR01 vytvářeny předpoklady, by prakticky zlikvidovalo regionální biokoridor RK1479 a výrazně negativně by narušilo ekosystémy a trvale existující organismy v regionálním biocentru RBC1806. tímto nastává v dokumentaci návrhu ZÚR JMK logický rozpor.

V rámci jedné dokumentace ZÚR JMK nelze z logiky věci vymezovat a přijímat protichůdné koncepce a záměry. Územní rezerva LAPVR01 Čučice vytváří podmínky pro záměr, který by měl na funkci biocentra a biokoridoru stejně negativní vliv jako např. rozsáhlý průmyslový areál nebo nadmístní dopravní stavba vedená středem skladebné části ÚSES. Účel, rozsah a umístění plochy územní rezervy LAPVR01 jsou v přímém rozporu s požadavky na uspořádání a využití území, které jsou v návrhu ZÚR JMK stanoveny v bodě (264), kde jsou uvedeny pro plánování a usměrňování územního rozvoje v plochách a koridorech nadregionálního a regionálního ÚSES zejména tyto požadavky na uspořádání a využití území (včetně omezení budoucího využití ploch): „Plochy a koridory pro nadregionální a regionální ÚSES chrání před změnou ve využití území, která by znemožnila založení vymezené skladebné části ÚSES v budoucnosti. Zejména chránit území koridoru před zástavbou či změnami ve využití území, které by v budoucnosti znemožnily souvislé propojení biokoridoru, ačkoliv v současnosti územní předpoklady pro souvislé propojení existují.“ Z uvedeného plyne, že rozsáhlé vodní dílo představuje právě takovou změnu ve využití území, která nenávratně znemožní souvislé propojení regionálního USRS a povede k praktické likvidaci regionálního biokoridoru RK1479. Přitom je nutné si uvědomit fakt, že se v případě RK1479 a RBC1806 nejedná pouze o migraci a trvalou existenci druhů vázaných na vodní ekosystémy (migraci některých vodních organismů lze částečně kompenzovat technickými opatřeními na vodních dílech), ale především o komplexní pestré mozaiku stanovišť v unikátním hluboce zaříznutém říčním údolí od skal a skalních stepí, pastvin, lesostepí a řídkých lesů po bučiny. Unikátnost území byla opakovaně doložena jak zoologickými, entomologickými a botanickými průzkumy. Bylo zde nalezeno téměř 800 druhů cévnatých rostlin, z nich je více než pětina zařazena v červeném seznamu vzácných a ohrožených druhů. K negativnímu ovlivnění těchto stanovišť a skladebných částí ÚSES by navíc nedošlo pouze přímo zatopením, ale také sekundárně např. negativním ovlivněním mikroklimatu.

Dále namítám, že předmětná územní rezerva LAPVR01 Čučice vytváří podmínky pro záměr, který je v přímém rozporu se stanovenými cílovými charakteristikami krajiny a stanovenými územními podmínkami pro jejich zachování nebo dosažení uvedenými v návrhu ZÚR JMK v kapitole F. Územní rezerva LAPVR01 je vymezena

částečně v krajinném typu 30 (Tišnovsko-ivančický) a částečně v krajinném typu 32 (Domašovský).

Pro krajinný typ Tišnovsko-ivančický jsou v cílových charakteristikách uvedeny jako významné vodní toky s hodnotnými doprovodnými porosty. V bodě (410) návrhu ZÚR JMK je stanoven požadavek na uspořádání a využití území „podporovat zachování a obnovu přirozeného vodního režimu vodního toku“. Jako úkol pro územní plánování je stanoveno „vytvářet územní podmínky pro revitalizační opatření na vodních tocích a jejich nivách“ a dále „na území přírodních parků vytvářet územní podmínky pro důslednou ochranu krajinného rázu“. Připomínám, že plocha územní rezervy LAPVROI Čučice je vymezena na území přírodního parku Oslava zřízeného k ochraně krajinného rázu s významnými soustředěnými estetickými a přírodními hodnotami.

Pro krajinný typ Domašovský jsou v cílových charakteristikách uvedeny jako významné krajiny hluboce zaříznutých lesních a místy skalnatých údolí. V bodě (414) je stanoven požadavek na uspořádání a využití území „podporovat opatření pro zachování krajiny s pestrou strukturou využití území“. Jako úkol pro územní plánování je stanoveno „vytvářet územní podmínky pro zajištění prostupnosti krajiny, na území přírodních parků vytvářet územní podmínky pro důslednou ochranu krajinného rázu“.

Z uvedeného plyne, že záměr rozsáhlého vodního technického díla, pro který jsou vymezením územní rezervy LAFVRO1 Čučice vytvořeny předpoklady, je zcela evidentně v rozporu se stanovenými územními podmínkami pro zachování cílových charakteristik krajiny a je protichůdný s úkoly pro územní plánování stanovenými v kapitole F. Rozsáhlé vodní dílo, v rozsahu a umístění územní rezervy LAPVROI. by mělo nevratně a výrazně negativní vliv na přirozený vodní režim, krajinný ráz (včetně narušení území přírodního parku), biodiverzitu a krajinnou strukturu území. Je nepřipustné stanovit cílové charakteristiky krajiny v jedné kapitole a následně vymezit v jiné kapitole plochu, která vytváří předpoklady pro záměr a možné budoucí způsoby využití, které jsou s těmito charakteristikami a zásadami v tak výrazném rozporu.

V souvislosti s důvody pro vymezení územní rezervy LAPVROI Čučice v návrhu ZÚR JMK a její vazbu na dokumentaci Generelu LAPV uvádím, že jsem si vědom, že aktuální znění politiky územního rozvoje ČR ukládá kraji na základě Generelu LAPV vymezit do zásad územního rozvoje lokality chráněné pro akumulaci povrchových vod jako územní rezervy. Územní rezerva Čučice byla dle Generelu LAPV pouze mechanicky převzata v plném rozsahu bez podrobnějšího odůvodnění a posouzení. V této souvislosti upozorňuji na novou skutečnost, že je v současné době projednávána Aktualizace Generelu LAPV. přičemž bylo vzneseno několik zásadních námitek a nesouhlasných stanovisek s držením lokality Čučice v dokumentaci Generelu LAPV a to jak od jednotlivých obcí kraje Vysočina, tak jako souborné nesouhlasné stanovisko ze společného zasedání Mikroregionu Náměštsko a Mikroregionu Chvojnice sdružujících 28 obcí spadajících do obvodu ORP Náměšť nad Oslavou konaného dne 8. února 2016 na městském úřadě v Náměšti nad Oslavou. Dále bylo na projednávání Aktualizace Generelu LAPV se starosty dotčených obcí na Vysočině konaného v lednu 2016 uvedeno ze strany MZe, že daná nesouhlasná stanoviska s lokalitou Čučice budou směřovat k vyjmutí lokality z Generelu a zařazení do přílohy Generelu jako profil, který je dostatečně chráněn prostřednictvím územní ochrany přírody a krajiny (přírodní rezervace, evropsky významná lokalita, přírodní park). Hájení území tímto způsobem považuji za naprosto dostatečné, jelikož nemůže dojít k znehodnocení této plochy, ať již výstavbou nebo dalšími vlivy, tak aby byla v daném území ohrožena nenahraditelná možnosti zachycení vod v krajině. Vymezení územní rezervy Čučice je proto ve světle jiných forem územní ochrany lokality Čučice nadbytečné.

Dále v souvislosti s dokumentací Generelu LAPV7 ze které byla plocha územní rezervy do návrhu ZÚR JMK přebrána, uvádím, že v probíhající Aktualizaci Generelu LAPV nebyl dosud vypořádán procesní rozpor v postupu při zařazování hájených lokalit, který u lokality Čučice nastal s ohledem na probíhající řízení o změně části přírodní rezervace na národní přírodní rezervaci. Tento rozpor byl mimo jiné předmětem námitek dotčených obcí Březník (kraj Vysočina) a Ketkovice (Jihomoravský kraj). Popsaný postup prací při pořizování Generelu LAPV z roku 2011 totiž uvádí, že: „Byly tak vybrány pouze lokality dostatečně vodohospodářsky efektivní a bez vážných a zjevných střetů se zastavěnými územími či s významnými zájmy ochrany přírody a krajiny.“ U lokality Čučice je ovšem střet s veřejným zájmem ochrany přírody a krajiny zjevný, celá lokalita je ve výrazném konfliktu s evropsky významnou lokalitou Údolí Oslavy a Chvojnice a dále s přírodní rezervací Údolí Oslavy a Chvojnice a rovněž s přírodním parkem Oslava. Tento takt podtrhuje probíhající řízení s návrhem na vyhlášení národní přírodní rezervace Soutok Oslavy a Chvojnice, ač projednávání doposud nedospělo ke konci, tak tato skutečnost zcela bezesporu poukazuje na národní význam přírodních ploch v údolí řeky Oslavy pod Čučicemi a na soutoku s Chvojnici. LAPV Čučice vymezená Generelem LAPV a tedy i LAPVROI Čučice vymezená v návrhu ZÚR JMK významně zasahuje právě tuto plochu s navrženou národní přírodní rezervací. Při zohlednění národních zájmů ochrany přírody a krajiny, které z projednávání NPR Soutok Oslavy a Chvojnice vyplývají, je potom držení lokality Čučice jednoznačně v rozporu s postupem prací uvedeným v Generelu LAPV (2011), kde je psáno: „Do

Generelu LAPV nebyly zařazeny lokality, u nichž je územní ochrana zabezpečena prostřednictvím zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, ve znění pozdějších předpisů (základní ochranné podmínky zvláště chráněných území v kategorii národní park a národní přírodní rezervace).“ Z těchto důvodů nebyla do Generelu LAPV (2011) zařazena např. lokalita Mnichov v Karlovarském kraji. Z uvedeného vyplývá, že není v současné době jasné, zda bude lokalita Čučice nadále v Generelu LAPV hájena a tudíž není možné bez podrobnějšího posouzení a odůvodnění lokalitu Čučice přebat do ZÚR JMK jako územní rezervu.

Z odůvodnění Generelu LAPV resp. odůvodnění návrhu ZÚR JMK vyplývá, že by plocha LAPVROI Čučice měla sloužit jako rezerva pro vodárenský zdroj VN Mostiště (dle studie dopadů klimatické změny dojde k poklesu kapacity vodního zdroje Mostiště až o 57 %), zároveň se uvažuje jako záložní zdroj vody pro JE Dukovany a dále může zajistit lokální protipovodňovou ochranu sídel a nadlepšování ekologických průtoků na dolním úseku Oslavy.

K těmto důvodům pro vymezení územní rezervy uvádím, že lze souhlasit se skutečností, že velké nádrže nadlepšují minimální průtok a snižují průtokové extrémy (ty jsou ale pro přírodu někdy nutné), vytváří zásobu pro potřeby lidí. Nicméně nezadržují vodu v krajině, ale pouze v nádrži. Lokálně sice mírně ochladí odparem mikroklima v horku, ale dosah jsou jen stovky metrů do okolí, kvalitně spravovaná krajina funguje lépe. V době sucha navíc velké nádrže silně odpařují vodu, a to v době kdy již vegetace neodpařuje, neboť nemá kde brát. V případě objemu uvažované nádrže a její ploše ve vztahu k územní rezervě LAPVROI lze předpokládat výpar z volné hladiny až 40 l/s, což je v suchém období zhruba průtok celé říčky Chvojnice.

K věci využití lokality Čučice jako záložního zdroje vody pro JE Dukovany namítám, že doposud nebyla zveřejněna žádná relevantní studie, která by potřeby technologické vody pro JE Dukovany vyčíslila v případě nepříznivých klimatických scénářů, a to jak s ohledem na možné rozšíření elektrárny o 1-2 bloky, tak s ohledem na zajištění stávajících odběrů při případném dopadu klimatické změny. Ze strany ČEZ jsou obce v okolí JE Dukovany dlouhodobě ujišťovány, že provoz JE Dukovany nevyvolá do budoucna potřebu technologické vody z jiných zdrojů než stávajících. Odvolávám se přitom mi poslední tiskovou zprávu JE Dukovany ze 13. 5. 2016, kdy byly oznámeny výsledky studie kvality a množství vody v řece Jihlavě z roku 2013, která prokázala její dostatečnou kvalitu a množství pro provoz stávajících bloků i pro případný provoz nových bloků. Žádné studie, které kvantifikují potřeby technologické vody v případě naplnění negativních klimatických prognóz, nejsou k dispozici a jedná se o pouhou nepotvrzenou úvahu zpracovatelů Generelu LAPV.

Výše uvedené důvody vymezení LAPVROI Čučice proto nemohou ospravedlnit deklarovaný cíl resp. možné budoucí využití územní rezervy, tj. vodárenský účel rezervy pro VN Mostiště, akumulační účel (doplňkový zdroj pro JE Dukovany, nadlepšování průtoků na dolním toku Oslavy), lokální protipovodňová ochrana a případná možnost energetického využití. Účel rezervy vodárenských zdrojů je možno řešit jinými, účelnějšími, efektivními a především ekonomicky vhodnějšími variantami a s méně negativním dopadem na životní prostředí. Budoucí potřeba technologické vody pro JE Dukovany není podložena konkrétními čísly a je pouhou nepotvrzenou hypotézou. Velmi diskutabilní až zavádějící je lokální protipovodňová ochrana. Co by bylo výstavbou vodní nádrže chráněno, jakým způsobem a proč? Historická křivka průtoků a událostí na toku Oslavy pod Čučicemi za poslední století jednoznačně zpochybňuje tento důvod a lze jej považovat pouze za zástupný. Protipovodňovou ochranu sídel na toku Oslavy lze navíc řešit zcela jinými způsoby. Ve vztahu k protipovodňové ochraně sídel, lze také namítnout, že by obce, které leží níže na toku Oslavy pod hrází uvažovaného vodního díla, byly zatíženy nově vzniklým záplavovým územím zvláštní povodně pod vodním dílem, které by představovalo další významný limit jejich rozvoje. Dále by v případě držení vodárenského účelu nádrže, která logicky generuje ochranná pásma vodních zdrojů a omezuje hospodaření na okolních pozemcích, v souběhu s útlumem turistického ruchu vyvolaného zaplavením turisticky atraktivního údolí, došlo k celkově negativnímu ovlivnění socioekonomického pilíře okolních obcí. K poslednímu uvedenému důvodu pro hájení lokality Čučice, namítám, že veřejný zájem energetického využití nemůže u lokality Čučice v žádném případě převážet nad veřejným zájmem ochrany přírody a krajiny, z pohledu významnosti a možnosti jiných energetických zdrojů jde pouze o případný důsledek stavby vodního díla a nemůže být v takto přírodně hodnotném území nikdy primárním důvodem pro uvažovanou výstavbu.

Na závěr bych chtěl zdůraznit, že údolí Oslavy a Chvojnice ve své stávající podobě – ojedinělé přírodě blízké říční krajiny, místy se prolínající s usměrněnou chatovou rekreací, s řadou cenných přírodních lokalit – chápu jako základ identity Jihomoravského kraje a jeho občanů. Turistická atraktivita a specifické formy rekreace, které se od těchto přírodních hodnot odvíjí, jsou pro okolní obce důležitou a nenahraditelnou složkou ekonomického pilíře a místního podnikání. Již v minulosti v našem regionu Pooslaví a Pojihlaví ustoupila původní krajina unikátních zaříznutých údolí řek. Biodiverzita a identita území jiným veřejným zájmům, a to

především energetice (stavba JE Dukovany, vodní nádrže Dalešice, Mohelno) a obraně státu (letecká základna Náměšť nad Oslavou – Sedlec), v důsledku budování JE Dukovany již došlo k záplavě značné části přírodně hodnotného, neopakovatelného a nenahraditelného údolí řeky Jihlavy. Domnívám se proto, že by Jihomoravský kraj měl při zpracování svých zásad trvale udržitelného územního rozvoje a řešení koncepcí a přípravy opatření pro zmírnění negativních dopadů sucha a nedostatku vody, uvedené připomínky zohlednit, a ponechat v našem kraji, nám a našim dalším generacím, tuto ojedinělou říční krajinu kaňonovitého údolí Oslavy a Chvojnice v nedotčené podobě a nevytvářet ve svých koncepcích podmínky pro budoucí likvidaci jednoho z posledních koutů divoké moravské přírody. Žádám Vás proto jménem svým a občanů Jihomoravského kraje uplatňujících tuto věcně shodnou připomínku o nové, důsledné a zodpovědné prověření vhodnosti vymezení územní rezervy LAPVR01 Čučice v Zásadách územního rozvoje Jihomoravského kraje, věřím, že po zvážení výše uvedené argumentace musí dojít k vyřazení této územní rezervy z návrhu ZÚR JMK.

Vyhodnocení námítky

Z hlediska věcného obsahu byla v předmětném podání formulována jedna námitka. Námitka je samostatně odůvodněna. Z textu podání vyplývá, že námitka se vztahuje k ploše územní rezervy LAPVR 01 lokalita Čučice vymezené na správním území obcí Čučice, Senorady, Ketkovice a Nová Ves.

Námitka, požadující „naprosté vyřazení (vypuštění) lokality územní rezervy Čučice LAPVR01 z grafické i textové části dokumentace ZÚR JMK“, nesouhlasící „s držením lokality Čučice v ZÚR JMK ve smyslu územní rezervy vyplývající z Generelu LAPV“, tím zároveň nesouhlasící „se záměrem výstavby Vodního díla Čučice na řece Oslavě v Přírodním parku Oslava a Přírodní rezervaci Údolí Oslavy a Chvojnice“ a nesouhlasící ani „s jakýmkoli jiným podobným záměrem na řece Oslavě ... kdekoli jinde na horním nebo dolním toku“, **se zamítá.**

Odůvodnění:

K požadavku na zrušení a naprosté vyřazení (vypuštění) územní rezervy LAPVR01 lokalita Čučice z návrhu ZÚR JMK, nesouhlasu s držením lokality Čučice v ZÚR JMK ve smyslu územní rezervy vyplývající z Generelu LAPV a nesouhlasům se záměrem výstavby přehrady, nádrže či jiného podobného vodního díla na řece Oslavě uvádíme následující:

K tvrzením, že „plocha územní rezervy má prověřit možném budoucí využití...“ a dále „plocha územní rezervy LAPVR01 Čučice zcela zjevně vytváří podmínky pro možnou budoucí výstavbu rozsáhlé vodní nádrže na řece Oslavě“, pořizovatel uvádí následující:

Zásady územního rozvoje Jihomoravského kraje (ZÚR JMK) vymezují na řece Oslavě lokalitu Čučice pro akumulaci povrchových vod v kategorii územní rezervy (ozn. LAPVR01), která neumožňuje realizaci vodního díla.

Smyslem územní rezervy dle § 36 odst. 1 stavebního zákona je chránit vymezené území tak, aby dosavadní využití nebylo měněno způsobem, který by znemožnil nebo podstatně ztížil prověřované budoucí využití. Územní rezerva jako taková fakticky tudíž realizaci záměru neumožňuje, nýbrž chrání předmětné území na základě principu předběžné opatrnosti do doby, než bude možné na základě prověření o záměru rozhodnout.

Plochy územních rezerv jsou v ZÚR JMK navrženy z důvodů územní ochrany těchto ploch pro případné řešení dopadů klimatické změny, především pro snížení nepříznivých účinků povodní a sucha, v dlouhodobém horizontu (v příštích padesáti až sto letech). Vodní zdroje České republiky jsou naprosto závislé na srážkách a rozkolísanosti srážko-odtokového systému. V důsledku klimatických změn se množství ročních srážek příliš nemění, ale lze očekávat změnu jejich časového rozložení, prodlužují se bezesrážková období a zvyšuje se výskyt extrémních jevů (povodně a sucha). Zajištění zdrojů vody pro obyvatelstvo je veřejným zájmem, který hájí MZe a MŽP prostřednictvím uplatňování Generelu území chráněných pro akumulaci povrchových vod a základních zásad využití těchto území (dále také „Generel LAPV“). Generel LAPV byl pořízen dle § 28a zákona č. 254/2001 Sb., o vodách a o změně některých zákonů (vodní zákon), ve znění pozdějších předpisů (dále také „vodní zákon“). V návrhu Zásad územního rozvoje Jihomoravského kraje (ZÚR JMK) jsou lokality morfologicky, geologicky a hydrologicky vhodné pro akumulaci povrchových vod (LAPV) vymezeny v souladu s článkem (167) politiky územního rozvoje (PÚR), který krajům ukládá úkol územně chránit plochy pro LAPV na základě Generelu LAPV. Cílem Generelu LAPV je dlouhodobá ochrana těchto území pro případné řešení dopadů klimatických změn. Hlavními důvody pro hájení území výhledových lokalit jsou:

- a) Česká republika leží na rozhraní jednoho z hlavních evropských rozvodí a je závislá na vodě z atmosférických srážek, kterou je nutné zadržet a která rovněž dotuje podzemní vody

- b) voda je základní a strategickou surovinou podmiňující udržení dosažené úrovně lidské společnosti
- c) předpovědní modely předpokládají, že se postupně vyskytne změna klimatu s předpokládaným nepříznivým vlivem na vodní zdroje
- d) vodní nádrž nelze realizovat kdekoli – stěžejní jsou morfologické, hydrologické a geologické podmínky ve vytípkovaném území
- e) vymezené území nesmí být zatíženo negativními vlivy (znečištěním, významnou veřejnou infrastrukturou, kompaktní zástavbou apod.)
- f) navržené lokality vhodné pro výstavbu vodních nádrží jsou jedinečné a nenahraditelné, jejich územní ochrana je dlouhodobou záležitostí datovanou již do minulého století, naposledy formou směrného vodohospodářského plánu, nyní Generelu LAPV
- g) v neposlední řadě při rozhodnutí o realizaci bude vždy rozhodovat veřejný zájem

Konkrétně LAPV Čučice je v návrhu ZÚR JMK vymezena na vodním toku Oslava jako plocha územní rezervy LAPVR 01. Z Generelu LAPV vyplývá, že potencionálně by měla sloužit jako rezerva pro vodárenský zdroj VN Mostiště (dle studie dopadů klimatické změny dojde k poklesu kapacity vodního zdroje Mostiště až o 57%), zároveň se uvažuje jako záložní zdroj vody pro JE Dukovany a dále může zajistit lokální protipovodňovou ochranu sídel a nadlepšování ekologických průtoků na dolním úseku Oslavy. Lokalita Čučice je zařazena mezi lokality strategické, tj. kategorie A. Kategorie A znamená, že jde o území, jejichž vodohospodářský význam spočívá především ve schopnosti vytvořit či doplnit zdroje pro zásobování pitnou vodou, a případně plnit i další funkce, především pozitivní ovlivnění odtokových poměrů velkých povodí. Kategorie A dále znamená, že u této LAPV jde o území, u něž byla potřeba dlouhodobého hájení pořízeným Generelem LAPV potvrzena. Lokalita bude územně hájena i nadále ve vztahu ke zpřesňování prognóz vývoje klimatické změny a zejména v návaznosti na realizaci relevantních opatření přijatých v plánech povodí, které svými efekty mohou přispět ke zmírnění dopadů klimatické změny a tedy i ke snižování případné potřeby samotných vodních nádrží.

Vymezení ploch pro LAPV na území Jihomoravského kraje tedy vychází z požadavků Generelu LAPV, ve kterém byla již provedena minimalizace lokalit oproti původním plánům, proto není žádoucí lokality vypouštět. Vymezení územních rezerv pro LAPV v návrhu ZÚR JMK je třeba vnímat jako opatření v rámci předběžné opatrnosti, tj. jako ochranu území před jeho změnami, které by znemožnily nebo podstatně ztížily budoucí zvažované využití (§ 36 odst. 1 stavebního zákona).

Pro ochranu LAPV orgány územního plánování Generel LAPV stanovuje podmínky využití území, které jsou uvedeny v Odůvodnění ZÚR JMK v části „(k bodům 336 – 339)“ na str. 259. Smyslem předmětných podmínek je neomezovat současné činnosti v územích chráněných pro akumulaci povrchových vod nad míru nezbytně nutnou a naopak umožnit prostřednictvím územních plánů využití těchto území, které by bylo v souladu s § 28a odst. 1 vodního zákona a zohledňovalo předpokládaný časový horizont (příštích padesát až sto let).

K tvrzení, že „*existují jiné způsoby zadržování vody v krajině*“ a že podatel věří, že „*vůči zodpovědnosti k našim potomkům budou bezpochyby tyto další způsoby, jak se vyrovnat s eventuálním nedostatkem vodních zdrojů, zvažovány*“, pořizovatel konstatuje, že součástí Generelu LAPV je protokol o pořízení Generelu LAPV, podepsaný v září 2011 ministry zemědělství a životního prostředí, ve kterém se mj. uvádí, že Generel LAPV „*není plánem výstavby vodních nádrží, ale pokladem, podle kterého se prostřednictvím územního plánování zajistí využívání stanovených území tak, že nedojde k znemožnění nebo podstatnému ztížení možné realizace konkrétní vodní nádrže v budoucnu za předpokladu, že budou vyčerpány možnosti ostatních adaptačních opatření k zajištění vodohospodářských služeb a kdy dopady klimatické změny nebudou řešitelné jinými prostředky pro jejich neproveditelnost nebo pro jejich neúměrné náklady*.“ Tímto způsobem je garantováno, že budou nejen zvažovány, ale primárně upřednostňovány jiné způsoby zadržování vody v krajině než výstavbou vodních nádrží.

K tvrzení, že u této lokality je „*výrazný střet s veřejným zájmem ochrany přírody a krajiny*“ a dále, že díky probíhajícímu řízení k vyhlášení národní přírodní rezervace Soutok oslavy a Chvojnice je indikován národní význam předmětných přírodních ploch a „*je v zásadním rozporu s předmětem ochrany navrhované národní přírodní rezervace*“, atd. považuje pořizovatel za důvodné uvést následující:

K předmětné lokalitě existují dva veřejné zájmy, zájem vodohospodářský a zájem ochrany přírody (tj. včetně ochrany území NATURA). Podle stavebního zákona se stanovené využití územní rezervy v rámci vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území z hlediska vlivů na životní prostředí a evropsky významné lokality a ptáčích oblasti

(NATURA) neposuzuje. Smyslem územní rezervy dle § 36 odst. 1 stavebního zákona je na základě principu předběžné opatrnosti chránit vymezené území tak, aby dosavadní využití nebylo měněno způsobem, který by znemožnil nebo podstatně ztížil prověřované budoucí využití. Účelem územní rezervy není prokazovat veřejný zájem, případně, který veřejný zájem je převažující. To bude předmětem řešení v případě, kdy předmětné území bude prověřováno pro možnost akumulace vody. To znamená, že takový záměr nelze umístit bez prověření potřeby jeho realizace a plošných nároků. Až po tomto prověření lze v rámci aktualizace ZÚR plochu územní rezervy změnit na plochu, která umožní realizaci uvedeného účelu, anebo územní rezervu vypustit.

Závěrem považuje pořizovatel ZÚR JMK za potřebné zdůraznit, že ačkoli se podle § 36 odst. 1 stavebního zákona územní rezervy z hlediska vlivů na životní prostředí neposuzují, problematika, které musí být při prověřování možností budoucího využití pro daný účel a při upřesnění vymezení předmětné plochy věnována zvýšená pozornost, je popsána ve Vyhodnocení vlivů ZÚR JMK na udržitelný rozvoj území v příloze č. 3 „Informativní údaje k územním rezervám“. Účelem informativního přehledu je upozornit na skutečnosti, kterým je nutné se při budoucím prověřování věnovat, tj. neměly by být opomenuty. U územní rezervy pro lokalitu Čučice je v Upozornění SEA uvedeno mimo jiné věnovat pozornost minimalizaci vlivů na zvláště chráněná území přírody PR Údolí Oslavy a Chvojnice, na lokality soustavy NATURA – EVL Údolí Oslavy a EVL Údolí Chvojnice, na minimalizaci vlivů na přírodní park Oslava a na zachování funkcí skladebných částí ÚSES. K tomu pořizovatel považuje za důvodné objasnit, že po veřejném projednání návrhu ZÚR JMK došlo k rozšíření lokalit NATURA. Bylo provedeno jejich posouzení ve vztahu k ZÚR JMK.

K tvrzením, že „vodní dílo v takovém umístění a rozsahu, pro který jsou v ZÚR JMK vymezením územní rezervy LAPVR01 Čučice vytvořeny předpoklady, by prakticky zlikvidovalo jádrovou část a významnou část předmětů ochrany stávající přírodní rezervace a evropsky významné lokality soustavy NATURA 2000 (EVL).“, dále, že „nastává vážný rozpor mezi účelem územní rezervy resp. možným budoucím využitím plochy územní rezervy a vymezením ÚSES...“ a rovněž k tvrzení „Územní rezerva LAPVR01 Čučice vytváří podmínky pro záměr, který by měl na funkci biocentra stejně negativní vliv jako např. rozsáhlý průmyslový areál nebo nadmístní dopravní stavba...“ atd. považuje pořizovatel za důvodné uvést následující:

V rámci ZÚR JMK se nejedná o protichůdné záměry, neboť smyslem územní rezervy dle § 36 odst. 1 stavebního zákona je na základě principu předběžné opatrnosti chránit vymezené území tak, aby dosavadní využití nebylo měněno způsobem, který by znemožnil nebo podstatně ztížil prověřované budoucí využití. Územní rezerva jako taková fakticky tudíž realizaci záměru neumožňuje, nýbrž chrání předmětné území na základě principu předběžné opatrnosti a to do doby, než bude možné na základě prověření o záměru rozhodnout. Vymezení územní rezervy tudíž z logiky věci neznámá, že „výrazná část krajinných hodnot, ekosystémů a stanovišť chráněných druhů by byla uvažovanou vodní plochou nenávratně zničena“ jak je v podání uvedeno. Rovněž tak vymezení územní rezervy v ZÚR JMK neznámá, že „nastává vážný rozpor mezi účelem územní rezervy a vymezením ÚSES“ tím, že by „vodní dílo prakticky zlikvidovalo regionální biokoridor RK 1409, výrazně negativně narušilo ekosystémy a trvale existující organismy v regionálním biocentru RBC 1806.“ Jedná se o nepochopení institutu územní rezervy podle stavebního zákona. Z odborného hlediska je potřebné objasnit, že na zpracování takového obsáhlého dokumentu se musí podílet tým odborníků, neboť jeden člověk nemůže obsáhnout všechny potřebné obory. Odbornou stránku ÚSES řeší a správnost vymezení ÚSES garantuje v projekčním týmu projektový specialista na ÚSES metodicky vedený MŽP. Viz také výše uvedené k údajnému střetu mezi zájmy vodohospodářskými a zájmy ochrany území NATURA.

Rovněž k tvrzení, že „předmětná územní rezerva LAPVR01 Čučice vytváří podmínky pro záměr, který je v přímém rozporu se stanovenými cílovými charakteristikami krajiny a stanovenými územními podmínkami pro jejich zachování nebo dosažení uvedenými v ZÚR JMK v kapitole F.“, neboť je vymezena částečně v krajinném typu 30 Tišovsko-ivančickém a částečně v krajinném typu 32 Domašovském, nelze než odkázat na předchozí upřesnění k potencionálním střetům, neboť pořizovatel nepovažuje za potřebné opakovat výše uvedené argumenty, z nichž jednoznačně vyplývá, že vymezení územní rezervy v ZÚR JMK nejsou vytvořeny předpoklady pro záměr LAPVR01 Čučice, nýbrž právě naopak předmětné území je chráněno na základě principu předběžné opatrnosti do doby, než bude možné o záměru rozhodnout.

Pořizovatel zásadně nesouhlasí s tvrzením, že lokalita Čučice byla jako rezerva z pozice nadřazeného dokumentu mechanicky převzata bez dalšího odůvodnění a posouzení. Povinnost územní ochrany LAPV na základě Generelu LAPV ukládá všem krajům článek (167) PÚR. Závaznost PÚR pro pořízení zásad územního rozvoje je přímo stanovena stavebním zákonem (§ 31 odst. 4). Povinnost pořídit Generel LAPV jako odborný vodohospodářský podklad pro PÚR a ÚPD, (v tomto případě pro ZÚR JMK) je ustanovením § 28a odst. 2 vodního zákona uložena Ministerstvu zemědělství v dohodě s Ministerstvem životního prostředí. V návrhu ZÚR JMK jsou postupem

podle stavebního zákona zkoordinovány záměry jednotlivých LAPV z Generelu LAPV s ostatními záměry obsaženými v ZÚR JMK. Vlivy ZÚR JMK jsou v souladu se stavebním zákonem posouzeny ve „Vyhodnocení vlivů ZÚR JMK na udržitelný rozvoj území“ v rozsahu podle Přílohy č. 5 Vyhlášky 500/2006 Sb., jehož součástí je hodnocení vlivů na životní prostředí v rozsahu stanoveném přílohou stavebního zákona.

K informaci, že v rámci aktualizace Generelu LAPV vyjádřily obce svůj nesouhlas s lokalitou Čučice, považuje pořizovatel ZÚR JMK za důvodné upřesnit, že v případě Generelu LAPV se jedná o dokument MZE a MŽP, tj. o dokument mimo působnost územního plánování. Námitky a nesouhlasná stanoviska uplatněná v rámci projednání tohoto dokumentu se tudíž nemohou z logiky věci vztahovat k zásadám územního rozvoje jako takovým. Jak sám podatel uvádí, proces aktualizace předmětné vodohospodářské koncepce není dokončen. Pro pořizované ZÚR JMK je platným vodohospodářským podkladem Generel LAPV z roku 2011. Podatel ani pořizovatel ZÚR JMK nemohou předjímat, kdy a v jakém rozsahu bude předmětný odborný podklad případnou aktualizací upraven. Na změny, tj. i předmětného Generelu LAPV bude reagováno postupem podle stavebního zákona, tj. aktualizací ZÚR.

K tvrzením, že velké nádrže „nezadržují vodu v krajině, ale pouze v nádrži ... kvalitně spravovaná krajina funguje lépe“ atd., ale to nemůže s dalšími důvody uváděnými v podání (viz výše) „ospravedlnit deklarovaný cíl resp. možné budoucí využití územní rezervy, tj. vodárenský účel rezervy pro VN Mostiště, akumulační účel (doplňkový zdroj pro JE Dukovany, nadlepšování průtoků na dolním toku Oslavy), lokální protipovodňová ochrana a případná možnost energetického využití“ atd., a rovněž tak k žádosti „o nové, důsledné a zodpovědné prověření vhodnosti vymezení územní rezervy LAPVR01 Čučice v Zásadách územního rozvoje Jihomoravského kraje“ pořizovatel ZÚR JMK uvádí:

Generel LAPV je pro ZÚR odborným vodohospodářským podkladem, který navazuje na předešlé podklady a zahrnuje v sobě aktualizované, v současné době platné výstupy dlouhodobých odborných zkoumání a prověřování předmětných lokalit z hlediska vodohospodářských zájmů. Revizi odborných podkladů, jakým bezesporu Generel LAPV je, včetně požadovaného nového, důsledného a zodpovědného prověření vhodnosti lokality Čučice, však orgánům územního plánování stavební zákon neumožňuje. Pořizovateli ZÚR JMK nezbyvá než konstatovat, že požadavky směřující vůči nedostatečnosti odborných podkladů, vůči jiným řešením vodárenských zdrojů, účelu LAPV Čučice (zejm. energetického využití pro JE Dukovany, lokální protipovodňové ochrany) atd. jsou v působnosti příslušných resortů, zejm. Ministerstva zemědělství, Ministerstva životního prostředí a Ministerstva průmyslu a obchodu. Rovněž tak opakovaně zdůraznit, že účelem územní rezervy není prokazovat veřejný zájem, případně, který veřejný zájem je převažující (podrobněji viz výše).

K názoru podatele, že by došlo k celkově negativnímu ovlivnění socioekonomického pilíře okolních obcí v důsledku *držení vodárenského účelu nádrže, která omezuje hospodaření na okolních pozemcích v souběhu s útlumem turistického ruchu vyvolaného zaplavením...*“ atd. pořizovatel uvádí následující:

Generel LAPV stanovuje podmínky využití území, které jsou uvedeny v Odůvodnění ZÚR JMK v části „(k bodům 336 – 339)“ na str. 259. Smyslem předmětných podmínek je ochránit plochy pro LAPV orgány územního plánování v územně plánovacích dokumentacích (konkrétně v tomto případě v ZÚR JMK) a přitom neomezovat současné činnosti v územích chráněných pro akumulaci povrchových vod nad míru nezbytně nutnou a naopak umožnit prostřednictvím územních plánů využití těchto území, které by bylo v souladu s § 28a odst. 1 vodního zákona a zohledňovalo předpokládaný časový horizont (příštích padesát až sto let).

Závěrem podatel apeluje na zachování údolí Oslavy a Chvojnice ve stávající podobě přírodě blízké říční krajiny..., které chápe jako základ identity JMK a jeho občanů, jako důležitou a nenahraditelnou složku ekonomického pilíře a místního podnikání. Rovněž tak podatel připomíná, že v minulosti již část původní krajiny unikátních zařízených údolí ustoupila veřejným zájmům a to energetice stavbou JE Dukovany a vodní nádrže Dalešice a obraně státu leteckou základnou Náměšť nad Oslavou – Sedlec. (Na okraj pořizovatel konstatuje, že o újmě tímto způsobné – a to na rozvoji hospodářského a ekonomického potenciálu, na turistickém a rekreačním využití – se však v podání nic neuvádí.) Z výše uvedených důvodů se podatel domnívá, že Jihomoravský kraj by měl předmětné připomínky v ZÚR JMK zohlednit, nevytvářet ve svých koncepcích podmínky pro budoucí likvidaci předmětné lokality a žádá „o nové, důsledné a zodpovědné prověření vhodnosti vymezení územní rezervy LAPVR01 Čučice v Zásadách územního rozvoje Jihomoravského kraje“. Pořizovatel ZÚR JMK předmětnému apelu lidsky rozumí, avšak jako orgán územního plánování je vázán platnou legislativou, zejména stavebním zákonem. K tomu považuje za vhodné závěrem zdůraznit:

Stavební zákon konkretizovaný článkem (167) PÚR krajům z hlediska územního plánování ukládá úkol územně chránit plochy pro LAPV na základě Generelu LAPV (k závaznosti PÚR a vymezení územních rezerv pro LAPV

v ZÚR JMK viz výše). V území je i nadále možno činit změny, ovšem s výjimkou těch, které by znemožnily či podstatně ztížily budoucí využití území způsobem, pro nějž má být území prověřeno. Vzhledem k tomu, že vymezením územní rezervy nedochází ke změně ve využití území, co do vlivů na životní prostředí, se situace v území v zásadě stabilizuje. Vymezení územní rezervy v ZÚR JMK situaci v území (tj. dosavadní využívání území) nijak nemění a v podstatě potvrzuje stávající využití území.

Poučení:

Proti tomuto rozhodnutí se podle § 172 odst. 5 správního řádu nelze odvolat ani podat rozklad.

JUDr. Michal Hašek

hejtman Jihomoravského kraje

Počet listů rozhodnutí: 492 stran

Počet příloh/listů příloh: –/–