
Připomínky k návrhu Politiky územního rozvoje 2008

25. září 2008

Zpracoval Ekologický právní
servis ve spolupráci s dalšími
nevládními organizacemi

Obsah

1. OBEČNÁ ČÁST	5
1.1. Úvod	5
1.2. Struktura Politiky územního rozvoje	6
1.3. Podklady a východiska	6
1.4. Respektování jiných strategií, politik a obdobných dokumentů	8
1.5. Kvalita územně plánovacích dokumentů.....	12
1.6. Dopravní koncepce	13
2. ZVLÁŠTNÍ ČÁST	15
2.1. Koridory a plochy dopravní infrastruktury – obecně	15
2.2. Připomínky k jednotlivým záměrům uvedeným v kapitole Koridory a plochy dopravní infrastruktury.....	16
2.2.1. Multimodální koridory.....	16
2.2.2. Železniční doprava	17
2.2.2.1. Koridory vysokorychlostní dopravy	17
2.2.2.2. Koridory konvenční železniční dopravy	17
2.2.3. Silniční doprava.....	18
2.2.4. Vodní doprava	26
2.2.5. Kombinovaná doprava.....	29
2.2.6. Letiště	29
2.3. Obecné připomínky k části Republikové priority územního plánování pro zajištění udržitelného rozvoje území	30
2.3.1. Obecně.....	30
2.3.2. Konkrétní připomínky	31
2.4. Rozvojové oblasti a rozvojové osy	36
2.4.1. Rozvojové oblasti a osy – obecně.....	36
2.5. Specifické oblasti	40
2.6. Řešení problematiky zastavování volného území, suburbanizace a urban sprawl	45

Připomínky k návrhu Politiky územního rozvoje 2008

2.6.1.	Obecná část	45
2.7.	Ochrana ovzduší a ochrana před hlukem	47
2.7.1.	Obecná část - znečištění ovzduší	47
2.7.1.1.	Návrhy řešení.....	47
2.7.2.	Hluk.....	48
2.7.2.1.	Úvod.....	48
2.7.2.2.	Návrhy řešení.....	49
2.7.2.3.	Akční plány a integrované programy snižování emisí	49
2.8.	Ochrana vodních poměrů.....	50
2.8.1.	Obecné připomínky	50
2.8.2.	Konkrétní připomínky:.....	51
2.9.	Koridory a plochy technické infrastruktury a limity těžby.....	52
2.9.1.	Konkrétní připomínky	53
2.10.	Další úkoly pro územní plánování.....	55
3.	VYHODNOCENÍ VLIVŮ POLITIKY ÚZEMNÍHO ROZVOJE NA UDRŽITELNÝ ROZVOJ ÚZEMÍ	56 ³
3.1.	Vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území (VVURÚ).....	56
3.2.	Vyhodnocení vlivů PÚR ČR 2000 na životní prostředí	57
3.2.1.	Vyhodnocení způsobu zapracování mezinárodních a vnitrostátních cílů ochrany životního prostředí do PÚR	58
3.2.2.	Obecné vyhodnocení stávajících a předpokládaných vlivů PÚR	59
3.2.3.	Porovnání zjištěných nebo předpokládaných kladných a záporných vlivů jednotlivých variant a popis použitých metod hodnocení.....	60
3.2.4.	Popis jednotlivých opatření pro předcházení, snížení nebo kompenzaci všech zjištěných nebo předpokládaných závažných záporných vlivů na životní prostředí	60
3.2.5.	Komentář k vybraným záměrům a opatřením PÚR.....	61
3.2.6.	Závěr	61
3.3.	Vyhodnocení vlivů PÚR ČR 2000 na lokality Natura 2000	62
3.3.1.	Rozvojové oblasti (ROB) a rozvojové osy (ROS).....	62

Připomínky k návrhu Politiky územního rozvoje 2008

3.3.2.	Specifické oblasti (SOB)	63
3.3.3.	Koridory a plochy dopravní a technické infrastruktury	63
3.3.4.	Komentář	63
3.3.5.	Závěr	64
3.4.	Souhrn připomínek	64
3.4.1.	Vyhodnocení vlivu na udržitelný rozvoj území (VVURÚ)	64
3.4.2.	Vyhodnocení vlivu na životní prostředí	65
3.5.	Posouzení zapracování připomínek MŽP k vyhodnocení vlivů PÚR na ŽP	66
4.	KONTAKTY	73

1. OBECNÁ ČÁST

1.1. Úvod

Návrh textu PÚR 2008 řeší řadu úkolů územního plánování pouze na velmi obecné úrovni. V podstatě se mnohými zabývá jen v úvodních kapitolách. Například v kapitole Republikové priority územního plánování pro zajištění udržitelného rozvoje území nejsou stanoveny žádné jasnější cíle a úkoly pro územní plánování novějšího charakteru, v důsledku tohoto se jedná spíše o proklamativní ustanovení používající již v minulosti známé údaje. Další kapitoly (zejména Koridory a plochy dopravní infrastruktury a Koridory a plochy technické infrastruktury) jsou v podstatě výčtem konkrétních záměrů v různém stupni přípravy od „ideových úvah“ až po záměry s vydanými správními rozhodnutími o jejich realizaci, které mají být stanoveny výchozími a konečnými body, přičemž tato podmínka není u všech splněna, což spíše prokazuje jistou nesystémovost jejich výčtu).

PÚR 2008 neklade žádné „nové“ požadavky na ochranu před zásahy do přírody a krajiny, resp. v rámci stanovené únosnosti území (mnohé požadavky MŽP k vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj, kterými na tento problém reagovalo MŽP, byly na základě intervence MMR odstraněny – viz podrobněji níže), nevěnuje se otázkám sociálním (soudržnost obyvatel, přitom měla být z tohoto hlediska vyhodnocena, stejně jako z hlediska toho, zda vytvořila územní podmínky pro příznivé životní prostředí).

PÚR by měla rovněž konkretizovat podmínky pro ochranu území podle zvláštních předpisů (kterými je zákon č. 114/1992 Sb., zákon č. 254/2001 Sb., zákon č. 289/1995 Sb., zákon č. 86/2002 Sb. nebo zákon č. 334/1992 Sb. a mnohé další tzv. složkové předpisy) – přitom se vůbec nevěnuje podmínkám ochrany zemědělského půdního fondu, podmínkám ochrany ovzduší a klimatu (např. prostřednictvím stanovení základních územních limitů a úkolů pro výstavbu zdrojů znečišťování, které by musely kraje při své územně plánovací činnosti respektovat – např. jako údajné podmínky „rozvoje“ přírodě blízkých lokality jako je Šumava či Krkonoše se preferuje výstavba dalších nových kapacitnějších silnic nikoliv modernizace železnic, což může být pro tamní turistický ruch založený na zachování přírodních hodnot a nikoliv na další antropogenizaci území poněkud kontraproduktivní) nebo podmínkám ochrany vodních poměrů.

Priority územního plánování vymezené v PÚR 2008 by přitom měly fungovat jako základní normativy (resp. indikátory) pro kraje a měly by pro ně být závazné při jejich vlastním územním plánování.¹ Jelikož je PÚR strategickým dokumentem, je žádoucí, aby řešila pokud možno příčiny problémů. Teprve tehdy, pokud toto nelze, se má strategický dokument zabývat následky. Z tohoto hlediska je problematické a neefektivní, pokud se PÚR v části konkrétních úkolů zabývá téměř výhradně řešením důsledků dramatického nárůstu poptávky po (zejména individuální) dopravě, aniž by se jakkoliv pokusila zabývat se alespoň těmi příčinami, které souvisejí s územním rozvojem a územním plánováním.

Návrh PÚR 2008 místy přebírá často zastaralé či velmi sporné náměty či koncepce, aniž by zohledňovala aktuální stav vývoje společnosti s důrazem na udržitelnost rozvoje a některé globální hrozby (zejm. efektivní získávání a využívání přírodních zdrojů jako je voda, půda a hlavně energie).

¹ Obdobný přístup k pořizování základního územního plánu jako obecné koncepce územního rozvoje zvolili v Maďarsku. Koncept národního územního rozvoje neobsahuje výčet konkrétních záměrů, jde spíše o vytýčení hlavních cílů (limitů), kterých má být dosaženo při pořizování podřízených územních plánů.

1.2. Struktura Politiky územního rozvoje

Návrh textu PÚR ČR 2008 je dle §32 stavebního zákona členěn na kapitoly: „Republikové priority územního plánování pro zajištění udržitelného rozvoje území“, „Rozvojové oblasti a rozvojové osy“, „Specifické oblasti“, „Koridory a plochy dopravní infrastruktury“, „Koridory a plochy dopravní infrastruktury“ a „Další úkoly pro územní plánování“. PÚR ČR je zpracována na základě dokumentu „Podklady a východiska“, který je sestaven s použitím rozličných studií, tento materiál není schvalován vládou ČR.

Součástí PÚR ČR je dokument „Vyhodnocení vlivu na udržitelný rozvoj území“ (VVURÚ) vypracovaný na základě požadavku §32 a §33 stavebního zákona, cílem vyhodnocení je zejména posoudit, zda PÚR ČR vytváří dostatečné „předpoklady pro vyvážený vztah územních jednotek pro příznivé životní prostředí, hospodářský rozvoj a pro soudržnost společenství obyvatel v území“. Úkolem VVURÚ je rovněž navrhnout doporučení, které MMR zohlední při úpravách návrhu PÚR.

Podkladem pro VVURÚ jsou: „Vyhodnocení vlivů PÚR ČR 2000 na životní prostředí“ (v rozsahu přílohy stavebního zákona), „Vyhodnocení vlivů PÚR na ptačí oblasti a evropsky významné lokality“ a „Vybrané charakteristiky stavu a vývoje území ČR v tématickém členění vycházejícím z §4, odst. 1 písm. b/ vyhl. č. 500/2006 Sb. v rozsahu celého území ČR“.

1.3. Podklady a východiska

Dokument „Podklady a východiska“ je nejdůležitějším podkladem pro tvorbu PÚR ČR, jedná se souhrn znalostí o stavu, výhledech a limitech využití území ČR sestavený s využitím více než 200 dílčích podkladových studií. Tento dokument není projednáván a schvalován vládou ČR.

Dokument je členěn do dvou hlavních částí. Část „Mezinárodní souvislosti a vazby“ vychází ze stejnojmenné kapitoly aktualizovaného materiálu - Podklady a východiska PÚR ČR 2006 a dále z dokumentu „Širší vztahy území ČR z hlediska rozvojových oblastí a os, dopravní a technické infrastruktury“, který byl vytvořen speciálně pro účely PÚR ČR 2008, druhá část „Problémy a střety“ se věnuje analýze jednotlivých problematických okruhů v rámci ČR.

V první části je mj. provedena kategorizace a zařazení regionů a oblastí ČR v evropském a středoevropském kontextu (např. dle výstupů programu ESPON), jsou nastíněny možné vazby na regiony v sousedních státech a dále jsou vyjmenovány hlavní evropské dopravní spojnice, zejména 10 panevropských dopravních koridorů (pro ČR mají význam koridory IV a VI) a síť TEN-T, která zahrnuje jak hlavní silniční (14 tahů), tak železniční tahy (11 tahů). Následně jsou definovány nenavazující rozvojové osy mezi ČR a sousedními zeměmi a nesoulady v návaznostech dopravní infrastruktury (silnice, železnice).

Část „Problémy a střety“ jmenuje jednotlivé střety relevantní k PÚR, kritérii relevance jsou zejména: národní/mezinárodní význam, soulad s republikovými prioritami PÚR a reálný dopad na využití území. Jako významný územní limit je výslovně uveden Směrný vodohospodářský plán (1988), který stanovuje k ochraně 205 lokalit akumulace povrchových vod (resp. vodních nádrží). Z územních problémů v oblasti dopravy je zmíněn na prvním místě kanál D-O-L (velmi rozsáhlá územní rezerva/blokace využití území, řešeno už PÚR 2006, ovšem nutné hájit mezinárodní závazky), dále: koridory vysokorychlostních tratí (VRT), přetížení D1, D1 v Brně, variantní řešení „D“ a „R“ (R55 na

Slovácku, spojení Brno - Vídeň, R1 kolem Prahy a D3 přes Posázaví), dosud neschválené GEPARDI (s multikriteriální analýzou hlavních dopravních záměrů v ČR, která se ovšem nestala vodítkem veřejné správy při rozhodování o dopravní a ekonomické účelnosti při použití veřejných prostředků i s ohledem na ekologické důsledky těchto staveb či názor veřejnosti!). Je konstatováno, že neschválením plánu GEPARDI vzniká riziko realizace méně konfliktních záměrů, před těmi konfliktnějšími a zároveň dopravně významnějšími.

Problémy v oblasti energetiky jsou zastoupeny plánovanými zdroji Blahutovice (uvažovaná JE) a Úžín (paroplynová elektrárna) a umístěním hlubinného úložiště vyhořelého jaderného paliva (6 potenciálních lokalit). Rizika reprezentují záplavová území povodní 1997 na Moravě a 2002 v Čechách. Mezi problémy v oblasti těžby surovin patří povrchová těžba hnědého uhlí na Sokolovsku a Mostecku, těžba černého uhlí na Karvinsku, ložiska černého uhlí v Beskydech a prognózní ložiska ropy a zemního plynu na Moravě.

Sociální a ekonomické problémy jsou do problematiky PÚR ČR promítnuty vymezením regionů strukturálně postižených (8 okresů), regionů hospodářsky slabých (10 okresů a 2 bývalé VVP) a regionů s nadprůměrnou nezaměstnaností (11 okresů).

Dále byly na základě stanovených parametrů definovány území s možným narušením rovnováhy podmínek udržitelného rozvoje. Své specifické územní problémy dodaly rovněž jednotlivé kraje. Závěrem jsou vymezeny potenciální střety dopravních záměrů s limity ochrany přírody a záplavovým územím povodní 1997 a 2002 (jedná se pouze o předpověď střetů, jelikož PÚR pouze ukládá a řeší až jednotlivé ÚPD).

Komentář:

- 1. V kapitole Územní problémy v oblasti dopravy u bodu „Dálnice D1 jižně od Brna“ vynechat ⁷ zmínku o nové komunikaci jižně od stávající trasy D1 a doplnit doporučení urychleného dobudování jižního segmentu velkého městského okruhu v Brně (VMO).**
- 2. V kapitole Územní problémy v oblasti energetiky by měly být komentovány rovněž problémy s umístováním alternativních zdrojů energie (např. větrných elektráren, zejména farem v rozporu se zájmy zákona č. 114/1992 Sb - jednotlivé větrné farmy sice nemají republikový význam z hlediska zásobování energií, ovšem koncepce umístování větrných elektráren v krajině s ohledem na ovlivňování krajinného rázu měla být řešena celorepublikové úrovni stanovenými limity).**
- 3. Mezi problematice okruhy by měla být zařazena územní ochrana přírody, jelikož se jedná o významný limit ve využívání území. V současnosti je aktuální vyhlásování nových maloplošných chráněných území pokrývajících lokality Natura 2000. Dalším potenciálním omezením využívání území je podpora neprodukčních funkcí vybraných lesních porostů (referenčním dokumentem pro tato opatření je Strategie ochrany biologické rozmanitosti ČR).**

Jelikož se jedná o nejvýznamnější podkladový materiál PÚR, měly by na něj být kladeny vysoké nároky. Na druhou stranu je zřejmé, že díky velkému množství vstupních studií (201) musel být hledán kompromis mezi přijatelným rozsahem a informační hodnotou. Rovněž, jelikož se jedná o veřejný dokument, nebylo zřejmě účelem sestavit technicky náročný text.

Zásadní výhradou je na první pohled patrná informační nevyváženost textu, bylo by možné zmínit více oblastí, problémů, okruhů atd., které jsou zmíněny jen okrajově či vůbec. Je ovšem sporné, co všechno by mělo být vlastně zmíněno. Namátkou např. plochy (kapacity) pro alternativní/obnovitelné zdroje energie, strategie nových průmyslových zón (na zelené louce), rozšíření ploch (a současně limitů využití území) určených pro zájmy ochrany přírody, strategie udržitelného hospodaření v lesích (rozšiřování ploch s mimoprodukčními funkcemi).

1.4. Respektování jiných strategií, politik a obdobných dokumentů

Podle § 33 odst. 2 stavebního zákona požaduje návrh Politiky územního rozvoje MMR zejména na základě

- územně plánovacích podkladů,
- dokumentů určených k podpoře regionálního rozvoje,
- podkladů a dokumentů veřejné správy, které mají v mezinárodních a republikových souvislostech vliv na využívání území státu, například politik, strategií, koncepcí, plánů, programů, generelů,
- zprávy o stavu životního prostředí,
- mezinárodních závazků České republiky vztahujících se k územnímu rozvoji.

V návrhu PÚR 2008 není obsah níže zmíněných dokumentů nijak zohledněn (resp. není to nijak zřejmé), ačkoli právě tyto stanoví řadu důležitých požadavků jak z hlediska ochrany životního prostředí, tak lidského zdraví (vč. prevence onemocnění). Na tomto místě nelze vyjmenovat všechny zásadní podmínky těchto materiálů, nicméně lze vybrat alespoň některé a ve zbytku odkázat na tyto strategie. Mezi dokumenty, které jsou na národní úrovni podkladem pro vytvoření PÚR 2008 patří mj.:

8

- **Státní politika životního prostředí 2004-2010**

Usnesení vlády č. 235 ze dne 17. března 2004, kterým byla schválena Státní politiky životního prostředí 2004-2010 (dále jen „SPŽP“) uložilo členům vlády a vedoucím ostatních ústředních orgánů státní správy uplatňovat priority, úkoly a cíle vyplývající z SPŽP. Z toho vyplývá, že také MMR při přípravě PÚR je těmito cíli vázáno. Mezi cíle SPŽP patří zejm.:

- ochrana přírody, krajiny a biologické rozmanitosti
- udržitelné využívání přírodních zdrojů, materiálové toky a nakládání s odpady
- snížení počtu (celkové rozlohy) území s překročenými kritickými zátěžemi ovzduší (acidifikace prostředí)
- ochrana životního prostředí a člověka před hlukem
- environmentálně příznivé využívání krajiny
- omezování antropogenních/průmyslových vlivů a rizik
- ochrana klimatického systému Země a omezení dálkového přenosu znečištění ovzduší

PÚR 2008 nikde ve svém textu neuvádí, do jaké míry se těmito cíli řídí. Stejně tak má návrh Politiky vycházet mj. ze zprávy o stavu životního prostředí, přitom základní problémy (jako znečištěný vzduch, vody, atp.), na které zpráva upozorňuje (zvláště z automobilové dopravy), nejsou v PÚR řešeny (viz níže).

Požadujeme, aby byly cíle Státní politiky životního prostředí do PÚR 2008 zapracována a aby byly zohledněny při konkretizaci úkolů územního plánování.

- **Strategie udržitelného rozvoje**

PÚR 2008 má být vyhodnocena z hlediska vlivů na udržitelný rozvoj. Už jsme ale uvedli, že PÚR se nikde fakticky problematikou udržitelného rozvoje nezabývá. Podmínky vyplývající ze Strategie udržitelného rozvoje, schválené usnesením č. 1242 ze dne 8. prosince 2004 tedy nebyly zohledněny.

Podstatou udržitelnosti je naplnění tří základních cílů:

- sociální rozvoj, který respektuje potřeby všech,
- účinná ochrana životního prostředí a šetrné využívání přírodních zdrojů a
- udržení vysoké a stabilní úrovně ekonomického růstu a zaměstnanosti.

PÚR 2008 by měla všechny tyto pilíře rovnoměrně zahrnovat, a to z hlediska územního rozvoje ČR. To se však nestalo a PÚR 2008 je spíše jednostranně zaměřená na rozvoj silniční dopravy (mnohdy v nevhodných koridorech (např. R52, R55 přes oblast NATURA 2000 apod.) a dopravně ekonomicky neobhájitelných parametrech jako např. u R52 od Pohořelic ve vztahu k diskusi vybudovat R55/D55 kolem Břeclavi jako alternativní kapacitní spojení ČR a Rakouska v multimodálním koridoru podél železniční trati do Polska, R11 od Jaroměři, hraničního úseku R49 od Lípy apod.), energetiky a hospodářství.

Požadujeme, aby byly všechny pilíře Strategie udržitelného rozvoje do PÚR 2008 zapracovány a aby byly zohledněny při konkretizaci úkolů územního plánování a aby PÚR 2008 nekladla jednostranný důraz na hospodářský rozvoj ČR, ale aby rovnoměrně řešila všechny tři otázky udržitelného rozvoje.

- **Národní rozvojový plán České republiky 2007-2013**

Národní rozvojový plán v části věnované dopravě uvádí:

Podíl veřejné dopravy k individuální automobilové dopravě se změnil z hodnoty 80:20 v 90. letech na současný podíl 50:50. Tato situace značnou měrou přispívá k zhoršování stavu životního prostředí a to především v oblastech s vysokou urbanizací.

Doprava (silniční) je odvětvím, u kterého se nedaří naplňovat cíle udržitelného rozvoje. Negativní vlivy na životní prostředí u jiných odvětví v ČR klesají, u dopravy rostou. Nepříznivě se z ekologického hlediska vyvíjí přepravní dělba práce. Podíl environmentálně nejméně šetrné, nákladní silniční dopravy, roste. Silniční doprava velmi negativně ovlivňuje kvalitu životního prostředí především měst a příměstských oblastí.

Vzrůstající tlak dopravy na životní prostředí, ale i narůstající škody v ekonomice (kongesce v dopravních špičkách) budou vyžadovat prosazení řady opatření, které je nutno strategicky koncipovat a koordinovat:

- postupná změna dělby přepravní práce ve prospěch environmentálně šetrnějších druhů dopravy na základě obnovy a modernizace dopravní infrastruktury,

- o realizace vhodných technických a infrastrukturních opatření (silniční obchvaty měst, protihlukové bariéry podél silnic) vedoucích k minimalizaci zdravotních rizik způsobených nadměrným zatížením hlukem a emisemi z pozemní dopravy,
- o ve městech a městských aglomeracích budovat integrované dopravní systémy s výraznějším uplatněním kolejové dopravy (vč. železnice) jako environmentálně šetrnějšího druhu veřejné hromadné dopravy, podporovat systémy park-and-ride a bike-and-ride,
- o v rámci realizace Národní strategie rozvoje cyklistické dopravy ČR budovat hustou síť bezpečných cyklostezek.

PÚR 2008 by měla mj. právě koordinovat tato opatření a zahrnout nová, účinnější. Je totiž zřejmé, že ta dosavadní nebyla příliš úspěšná, neboť tlak na enormní výstavbu velkokapacitní silniční sítě, např. na úkor železniční, se od 90. let neustále zvyšuje, aniž se zohledňuje jejich ekonomická a společenská účelnost (socioekonomické potřeby), resp. nedochází k přehodnocení rozvoje dopravní infrastruktury pocházející z 60. let minulého století s náležitým důrazem na ochranu přírody a krajiny a životního prostředí. Kapitola „doprava“ tak jako v minulých letech opět neřeší nic jiného, než trasování mnohdy zastaralé vybraných dopravních koridorů (příkladem ironie je současná úporná snaha o výstavbu R43 Brno – Moravská Třebová v koridoru dálnice vybraném říšskými odborníky z konce 30. let z období českého protektorátu za úplně jiných politických, hospodářských, sociálních a jiných podmínek a s jinými cíli, navíc tehdy mimo zájmy veřejnosti a ochrany přírody) a neplní jak požadavek stavebního zákona (§ 31 odst. 2), tak ani požadavky vyplývající z tohoto strategického dokumentu.

Požadujeme, aby byly cíle Národního rozvojového plánu (zejména co se týče výše zmíněných opatření) do PÚR 2008 zapracována a aby byly zohledněny při konkretizaci úkolů územního plánování.

- **Státní program ochrany přírody a krajiny ČR (SPOPK)**

PÚR 2008 nereaguje na tento koncepční dokument a nerespektuje tak usnesení vlády č. 415 ze dne 17. 6. 1998, přitom jak vyplývá z předmluvy „*nejedná se pouze o program ministerstva životního prostředí, ale o dlouhodobý program, ke kterému se přihlásila celá vláda. Ochranu přírodního prostředí se v něm podařilo promítnout i do činnosti jiných sektorů...*“.

Podle SPOPK je nutné přijmout a uskutečňovat takový systém pravidel a opatření, která ve střednědobém a dlouhodobém časovém horizontu přispějí k zásadnímu zlepšení stavu přírody a krajiny. Tato pravidla a opatření je pak nezbytné uplatňovat mimo jiné při tvorbě a realizaci vládních odvětvových programů a koncepcí např. v územním plánování, dopravní, surovinové, energetické a zemědělské politice.

O roli státu a veřejnosti mj. uvádí následující: „*Stát musí vytvářet legislativní a ekonomické prostředí, v němž bude možno udržet přírodní prvky, ekologickou stabilitu a produkční potenciál v krajině. Hlavním úkolem státu je na základě vědeckých poznatků regulovat, usměrňovat a v odůvodněných případech omezovat aktivity, které negativně ovlivňují přírodní prostředí. Stát bude podporovat vzdělávání a osvětu k ochraně přírody i krajiny a vytvářet systém pozitivní stimulace, včetně ekonomické,*

zainteresovaných subjektů k dodržování pravidel na ochranu přírody a krajiny... Ochranu přírody a krajiny lze účinně uskutečňovat pouze za účasti veřejnosti, především obcí, občanů i občanských sdružení. Právní předpisy musí k prohloubení účasti veřejnosti zajistit potřebný právní rámec zahrnující možnost širší účasti veřejnosti na rozhodovacích procesech (zejména správních řízeních) včetně práva na soudní přezkoumání rozhodnutí orgánů veřejné moci.“

O územním plánování se pak mj. vyjadřuje takto: „Jako jedno z východisek státní regionální politiky a rozvoje urbanizace je nutné rozpracovat systém kategorizace krajiny (území), a to z hlediska: a) limitů rozvoje území definovaných ve vztahu k ochraně přírodního a krajinného prostředí, ekologické únosnosti území, ochrany nerostného bohatství, vodních zdrojů i dalších souvisejících aspektů; b) územních rezerv pro rámcově definované rozvojové aktivity hospodářského využívání krajiny včetně dopravní infrastruktury.“

Požadujeme, aby byly nástroje a cíle (SPOPK) byly do PÚR 2008 zapracována a aby byly zohledněny při konkretizaci úkolů územního plánování.

- **Národní strategie rozvoje cyklistické dopravy ČR**

PÚR 2008 nijak nereaguje na tento koncepční dokument, nerespektuje tak usnesení vlády č. 678 ze dne 7. 7. 2004.

Požadujeme, aby byly cíle Národní strategie rozvoje cyklistické dopravy ČR do PÚR 2008 zapracována a aby byly zohledněny při konkretizaci úkolů územního plánování.

11

- **Program zdraví 21**

Dlouhodobý program zlepšování zdravotního stavu obyvatelstva ČR – Zdraví pro všechny v 21. století byl schválen usnesením vlády č. 1046 ze dne 10.10.2002. Mezi cíle, které jsou relevantní pro PÚR 2008, zejm. z hlediska udržitelného rozvoje patří:

V rámci cíle č. 10:

- o Zlepšit bezpečnost a kvalitu domácího prostředí jak rozvojem schopností jednotlivců i rodin chránit a zlepšovat své zdraví, tak snížením vlivu zdravotních rizikových faktorů existujících v domácnostech. V rámci tohoto cíle má především dojít ke snižování vlivů dopravy na životní prostředí a zdraví obyvatel. Tento cíl vyplývá také z Dopravní politiky na léta 2005-2013 (schválena usnesením vlády č. 882 ze dne 13. července 2005). PÚR 2008 na něj nijak efektivně nereaguje (např. stanovením úkolů pro územní plánování).

Požadujeme, aby byly cíle Program zdraví 21 (zejména co se týče výše zmíněných opatření) do PÚR 2008 zapracována a aby byly zohledněny při konkretizaci úkolů územního plánování.

- **Zásady urbánní politiky 2007-2013**

Materiál je základním rámcovým dokumentem, který vyjadřuje názor státu a orgánů státní správy na postavení a význam měst pro hospodářský a regionální rozvoj ČR a vymezuje přístup státních orgánů k programové podpoře hospodářského a sociálního rozvoje měst v plánovacím období 2007-2013.

V úvodu dokumentu se uvádí: „*Velmi důležitým strategickým materiálem vztahujícím se k urbánní politice je Politika územního rozvoje ČR. Ta je jedním z nástrojů k dosažení souladu rozvojových záměrů regionálního a urbánního rozvoje, s možnostmi a předpoklady území. S ohledem na ně stanovuje rámcové podmínky pro umístění rozvojových záměrů ve vymezených oblastech, osách, koridorech a plochách a tím umožňuje zvyšovat přínosy lokalizace těchto záměrů a minimalizovat jejich negativní dopady. Slouží i ke koordinaci ostatních odvětvových koncepcí, politik a strategií z hlediska udržitelného rozvoje území.*“

PÚR nijak nerespektuje toto ustanovení, ani mnohé další části zmíněné koncepce.

Požadujeme, aby byly cíle Zásad urbánní politiky 2007-2013 PÚR 2008 zapracována a aby byly zohledněny při konkretizaci úkolů územního plánování.

1.5. Kvalita územně plánovacích dokumentů

Politika územního rozvoje by měla fungovat jako základní dokument, který by zastřešoval územně plánovací činnost krajů a především by ji měl zkvalitňovat (dodat nějakou „přidanou“ hodnotu). Proto by měla především stanovit úkoly pro územní plánování krajů, aby nedocházelo ke stálým nekoncepčním změnám.

Kritika územního plánování totiž každoročně zaznívá v souhrnných zprávách veřejného ochránce práv a ani loňský rok nebyl výjimkou. Ombudsman se zaměřil na nedobrou praxi a špatnou správu při projednávání velkých infrastrukturních staveb. To podle něj dokumentuje satelitní zástavba v okolí krajských měst nebo kapacitně rozsáhlé projekty obchodních či logistických center.

Podle ochránce orgány státu v těchto případech odmítají vést seriózní dialog s veřejností, omezují právo veřejnosti na informace o zásadních projektech a tolerují mnohdy arogantní přístup investorů. Ochránce již dříve v několika svých šetřeních kriticky hodnotil postupy správních úřadů v rámci přípravných fází projednávání záměrů velkých infrastrukturních staveb. Poukázal přitom na chybějící koncepční posouzení záměru, nerespektování logické posloupnosti přípravných kroků a na nedůsledné srovnání více relevantních variant. Ani v tomto směru bohužel u správních úřadů nezaznamenal ochránce výrazný posun.²

Veřejný ochránce práv kritizuje také nekoncepčním přístupem resortu dopravy k investicím do silniční infrastruktury. Typicky se jedná o pochybení, které spočívá v absenci investiční strategie (nejsou nejdříve řešena problematická místa silniční sítě, zejména úseky s nejvyššími zátěžemi),

² Viz Souhrnná zpráva o činnosti Veřejného ochránce práv za rok 2007
<http://www.ochrance.cz/dokumenty/dokument.php?back=/cinnost/zpravy.php&doc=1239>

nekoordinovaném řešení dopravních staveb (dopravní zátěž je přenášena na jiné místo) nebo v upřednostňování finančně náročných řešení (důsledkem je protahování a další prodražování staveb).

Ministerstvo dopravy, potažmo jím zřízené organizace, nedokážou svými investicemi do infrastruktury pružně reagovat na aktuální problémy v konkrétních regionech a snaží se prosazovat projekty pouze v předem naplánované variantě.³

V řadě případů ochránce dokonce upozornil na to, že veřejnosti je nezodpovědností veřejné správy bráněno se řádným způsobem k řadě dopravních záměrů vyjádřit, neboť přestává rozumět, v jakém okamžiku celého zdlouhavého procesu může své připomínky předložit a v jaké míře (podrobnosti), když chybí jasná posloupnost schvalování územních plánů. Známým špatným příkladem je schválení ÚP VÚC Břeclavsko v listopadu 2006, aniž došlo k posouzení různých silničních koridorů spojení Brna s Vídní, neboť tato strategická otázka byla „vyřešena“ předčasným vydáním stanoviska EIA dle zákona č. 100/2001 Sb. které souhlasí s trasou přes Mikulov v tomto jednom koridoru – doprava opět „předběhla“ územní plánování.

Máme za to, že právě ministerstva jako ústřední orgány státní moci mají sledovat především veřejný zájem na kvalitním výkonu veřejné správy, a to právě prostřednictvím koordinačních nástrojů jako je PÚR. K čemu by pak územní plánování a jeho nástroje měly být, když jsou mnohdy disfunkční?

1.6. Dopravní koncepce

Ustanovení § 33 odst. 2 písm. c) stanoví, že návrh politiky územního rozvoje je připravován mj. na základě politik, koncepcí, strategií a plánů veřejné správy. V oblasti plánování výstavby dopravní infrastruktury, která je pro tvorbu PÚR zcela zásadní, však taková koncepce, která by byla připravená v souladu se zákonem (mj. získala stanovisko SEA), neexistuje. Tento nesystematický přístup ministerstva dopravy k plánování dopravních staveb je předmětem kritiky jak Nejvyššího kontrolního úřadu⁴, tak i Veřejného ochránce práv⁵ a Evropské komise.⁶

V PÚR 2008 se nemůže objevit pouze (jakýsi nesystematický) výčet konkrétních staveb v obrovské šíři stupni své přípravy, které jsou v návrhu PÚR 2008 uvedeny Ministerstvem dopravy, event. jeho podřízenými subjekty jakými je Ředitelství silnic a dálnic ČR, Ředitelství vodních cest ČR, Správa železniční dopravní cesty, s. o. a krajů, bez zohlednění všech požadavků, které na PÚR klade stavební zákon a související legislativa (viz výše nesplnění požadavků MŽP posouzení alternativních řešení) - naše návrhy k dopravní infrastruktuře jsou níže.

Otázkou je pak to, zda (udržitelný) rozvoj území pro život lidí skutečně ovlivňuje územní plánování, které chce posoudit všechny relevantní zájmy a najít společensky přijatelný kompromis, či spíše dopravní projektanti, kteří si území „zaberou“ pro své zájmy a ostatní zájmy jiných se prostě musejí

³ Viz Souhrnná zpráva o činnosti Veřejného ochránce práv za rok 2007

<http://www.ochrance.cz/dokumenty/dokument.php?back=/cinnost/zpravy.php&doc=1239>

⁴ Závěrečná zpráva 07/04

⁵ Např. výsledky šetření k podnětu, který se týkal průchodu dálnice D8 Chráněnou krajinnou oblastí České středohoří nebo závěrečné zprávy veřejného ochránce práv.

⁶ Viz stanovisko EK k návrhu Operačního programu Doprava: „EK ocenila vylepšení strategické části programového dokumentu a zohlednění vazby na priority platné Dopravní politiky ČR, nicméně dle jejího stanoviska přetrvává problém, že není zřejmá střednědobá strategie, resp. hlavní i neinvestiční kroky.“ (zápis z jednání ze dne 20.9. 2007)

přízpusobit. Z obsahu PUR 2008 (a stylu jazyka) je zřejmé, že dopravní zájmy opět převažují a územní plánování opět muselo rezignovat i na mezinárodní (např. D-O-L) či národní úrovni (masivní výstavba velkokapacitních silnic a pouhá modernizace stávající železniční sítě s ojedinělými novostavbami)

Tristní situace v oblasti sektorového plánování dopravy v České republice (která se mj. projevila i v procesu vypracování OPD), kdy neexistuje žádná aktuálně schválená koncepce vymezující plány v oblasti výstavby dopravní infrastruktury v ČR, která by byla náležitě posouzena v procesu SEA (Dopravní politika ČR pro svou obecnost není s to tuto funkci plnit, GEPARDI, které by naopak mohlo být takovým dokumentem, nebylo schváleno – prošlo jen zjišťovacím řízením, OP Doprava procesem SEA sice prošel, ale jde jen o obecný dokument s výčtem indikátorů a indikativním seznamem uvažovaných staveb dopravní infrastruktury, které by mohla EK finančně podpořit, takže tu existuje už jen koncepce MDS z roku 1998, která prošla řádným procesem SEA – viz usnesení vlády č. 741 ze dne 21. 7. 1999) a která by zajistila skutečně plánovaný rozvoj dopravní infrastruktury, namísto vytváření různých ad hoc plánů a seznamů staveb, by měla být pro MMR spíše podnětem k využití možností, které mu dává ust. § 31 odst. 2 stavební zákon.

Dle tohoto ustanovení vláda koordinuje prostřednictvím politiky územního rozvoje tvorbu resortních koncepcí. Je tedy v kompetenci MMR vyzvat Ministerstvo dopravy, prostřednictvím procesu tvorby PÚR 2008 k nápravě tohoto stavu.

Jak už bylo uvedeno výše, naposledy byl plán na rozvoj dopravní infrastruktury posouzen procesem SEA v letech 1998-9 (MŽP k návrhu této koncepce vydalo dne 24. června 1999 pod č.j.: M/11862/1137/700/1412/OPVŽ/99 souhlasné stanovisko), přičemž česká vláda pak svým unesením č. 741 ze dne 21. 7. 1999 Návrh rozvoje dopravních sítí v České republice do roku 2010 schválila. Od té doby, tj. téměř deset let, nebyla koncepce rozvoje dopravních sítí (s variantami koridorů) na celostátní úrovni procesem SEA posouzena. Předložený text PÚR 2006 se však o tom procesu SEA nezmiňuje a ani nijak nevyužívá jeho dílčí či finální výsledky.

2. ZVLÁŠTNÍ ČÁST

2.1. Koridory a plochy dopravní infrastruktury – obecně

Na str. 8 návrhu PÚR 2008 se uvádí: „Politika územního rozvoje ČR vymezuje oblasti, osy, koridory a plochy s ohledem na prokázané potřeby rozvoje území státu, které odůvodňují zásah do působnosti krajů a obcí v záležitostech týkajících se jejich územního rozvoje, a jestliže je to důvodné pro tyto oblasti, osy, koridory a plochy stanovit kriteria a podmínky pro rozhodování o změnách v nich.“

Z návrhu PÚR 2008 nijak nevyplývá, jak byly prokázány potřeby rozvoje území státu, resp. které dopravní koridory či osy je nutné variantně vyhodnotit a proč. Přitom např. dne 19. září 2007 česká vláda schválila usnesení č. 1064 o Harmonogramu výstavby dopravní infrastruktury v letech 2008 až 2013, v němž je uloženo variantně posoudit sporné silniční (R1 a R55) a dálniční (D3) stavby (kromě jiných úkolů jako např. jednání s rakouskou stranou o silničním propojení Brna a Vídně). Text PÚR 2008 tuto věc ale nezmiňuje, přitom ji lze považovat za zásadní (k odůvodnění PÚR, které se zmiňuje o tomto usnesení vlády, viz samostatná kapitola). Kuriozitou se také jeví záměr S13, který má vést od západu na východ ČR, ale není zřejmé z jakých výchozích bodů, přibližně kudy a hlavně z jakých dopravních či jiných (z hlediska trvalé udržitelnosti) důvodů.

Doporučujeme, aby výše uvedená věta na str. 8 z textu PÚR 2008 byla formulována tak, aby se v PÚR 2008 mohly variantní koridory dopravních sítí skutečně posuzovat.

Tento názor nepřímo potvrzuje i materiál „Podklady a východiska – pracovní znění“, který na str. 34 v kap. 2.2 upozorňuje, že se v PÚR 2008 nacházejí jak „záměry s velmi dlouhodobým horizontem realizace“ (typickým příkladem je kanál Dunaj – Odra – Labe), tak i „neujasněné záměry s variantním řešením, pro které je nutná územní rezerva“ (zvláštní je, že se toto tvrzení netýká dopravních koridorů, u nichž se nějak najisto předpokládá, že jsou neměnné – třeba i R52 Pohořelice – Mikulov či R49 Lípa – st. hranice, a ani dopravních os, u nichž by se dalo více očekávat neujasněnost této osy – např. R43 jako S12 má jako výchozí bod uvedenou Moravskou Třebovou, což je v rozporu s usnesením vlády č. 741/1999, takže tato osa S12 by měl být směřována na Svitavy či by měly být uvedeny dva tyto body – jeden dle Ministerstva dopravy a druhý dle vlády).

Tvrzení MMR, že v PÚR 2008 se vymezením koridorů dopravní infrastruktury rozumí pouze uvedení míst, která mají být spojena příslušnou pozemní komunikací, dráhou, vodní cestou neobstojí, protože „uvedení míst, která mají být spojena příslušnou pozemní komunikací“ v několika případech vylučuje variantní vedení trasy.

Dokladem tohoto tvrzení je např. silnice R52 nebo dálnice D3 (mapová část). Pokud je v PÚR 2008 silnice R52 vymezena prostřednictvím bodů Pohořelice – Mikulov, je předem vyloučena možnost vést dálniční spojení Brno – Vídeň s využitím D2 a obchvatu Břeclavi jako R55 (příp. D55). Tímto vymezením se v PÚR 2008 vyjadřuje republiková potřeba takového spojení a požadavek jeho zohlednění v územně plánovací činnosti i činnosti příslušných resortů. Prověřování možnosti umístění rozvojových záměrů v území bude provedeno navazujícími nástroji územního plánování.

Možností, jak vyřešit problém „obecná koncepce vs. konkrétní záměry“, může být pojetí PÚR 2008 skutečně jako obecného dokumentu, kde by koridory a plochy dopravy mohly být vymezeny srovnatelně obecným způsobem (např. formulací, že je nutno řešit zlepšení dopravního spojení mezi kraji A a B, resp. mezi dvěma konkrétními obcemi A a B v různých krajích, s přiložením schematických map znázorňujících spojnice mezi těmito body, které jen naznačují plochy a směry, ve kterých a kterými se má navrhovaná dopravní infrastruktura rozvíjet a být dále konkretizována v navazujících územně plánovacích dokumentech). Pokud nebude toto řešení akceptováno, přikládáme připomínky k jednotlivým záměrům.

2.2. Připomínky k jednotlivým záměrům uvedeným v kapitole Koridory a plochy dopravní infrastruktury

Úvodní poznámka:

PÚR 2008 mechanicky přijímá řadu dopravních koridorů od resortních ministerstev či jiných veřejných institucí (dokonce i ze zastaralých územních plánů), neboť v řadě případů (např. zejm. pro SZ část R1, D3 přes Posázaví, vedení R55 přes Ptačí oblast Bzenecká Doubrava – Strážnické Pomoraví, kde k řádným variantním posouzením doposud nedošlo a posouzení je uloženo usnesením české vlády č. 1064 ze dne 19. září 2007) dochází k rozporu s textem kap. 5.2. Východiska v bodě (79) – Kriteria a podmínky pro rozhodování o změnách v území, kde se uvádí:

Při rozhodování a posuzování rozvojových záměrů je nutno sledovat:

- a) *Zajištění vyšší kvality dopravy, např. zvýšení přepravní rychlosti dopravy a atraktivity železniční dopravy,*
- b) ***hledání nejméně konfliktních řešení s ochranou přírody a krajiny.***
- c) *zabezpečení technických podmínek mezinárodních dohod, např. AGC a AGTC.“*

16

Je tedy nutné buď kritérium v bodě (79) b) ~ důsledně naplňovat, tzn. PÚR 2008 by obsahovala variantní řešení dopravních sítí, nebo je nutné se ho vzdát a přeformulovat ho. Rozhodně by mělo být v souladu s textem PÚR 2008.

Problémem je také různá projektová připravenost jednotlivých záměrů, v některých případech už jsou závaznými rozhodnutími stanoveny přesné parametry a průběh komunikace. Stupni projektové přípravy proto odpovídají i konkrétní navržené úkoly územního plánování pro jednotlivé záměry.

PÚR vymezuje nové multimodální koridory, koridory vysokorychlostní železnice, koridory konvenční železniční dopravy, koridory dálnic, koridory kapacitních silnic, vodní cesty, koridory kombinované dopravy, plochy letišť a výstavbu veřejných logistických center (VLC).

2.2.1. Multimodální koridory

(82) M1

Součástí je splavnění Vltavy z Prahy do Českých Budějovic. Avšak multimodální koridor bude funkční i bez vodní cesty (dálnice D3 + železniční koridor + případně mezinárodní letiště v Českých Budějovicích). Přitom vodní doprava by měla nepatrný podíl, použitelný snad pouze pro rekreační (osobní) plavbu. Nákladní doprava po vltavské kaskádě by byla velmi obtížná (nákladné a vysoké výtahy).

Návrh na doplnění této podmínky k bodu (82):

Úkoly pro správní úřady:

Provéřít společenskou účelnost (včetně ekonomické) zahrnutí vodní dopravy do tohoto multimodálního koridoru z hlediska vlivu na udržitelný rozvoj.

2.2.2. Železniční doprava

2.2.2.1. Koridory vysokorychlostní dopravy

Bod (83) VR 1

Vymezení: (Dresden–) hranice SRN/ČR–Praha–Brno–hranice ČR/Rakousko, resp. SR (–Wien, Bratislava), (Nürnberg–) hranice SRN/ČR–Plzeň–Praha nebo (München–) hranice SRN/ČR–Česká Kubice–Plzeň–Praha, Brno–Přerov–Ostrava–hranice ČR/(–Polsko).

Návrh o dokreslení mapy na str. 95 o bodu (83):

V grafickém schématu na str. 95 je mezi Prahou a Brnem šedě vyznačena kolínská varianta s tím, že v legendě je to odkázáno na rok 2007. Je vhodné do této mapy graficky zakreslit i jihlavskou variantu vedenou blízko Benešova u Prahy, Vlašimi, Pelhřimova a Jihlavy.

2.2.2.2. Koridory konvenční železniční dopravy

Bod (88) C-E61

Návrh na úpravu vymezení koridoru:

Upravit text tak, aby začátek koridoru byl nikoli v Děčíně, ale už na státní hranici s Německem (soulad s ROS2).

Návrh doplnit úkol pro správní úřady:

Úkoly pro správní úřady:

V souladu se závazky vyplývajícími z mezinárodní dohody AGTC a vzhledem k stále vzrůstajícím objemům přepravy zboží mezi evropskými námořními přístavy v Německu a vnitrozemím prověřit možnost zkapacitnění železniční dopravy mezi Děčínem a Pirnou v Německu (např. ztrojkolejněním stávající trati č. 098 nebo výstavbou zcela nové trati).

Návrh na doplnění o nový bod: ŽD 8:

Bod ŽD 8

Vymezení:

Koridor Polanka nad Odrou/Ostrava - Svinov – Ostrava - Vítkovice – Ostrava - Kunčice – Havířov - Český Těšín

Připomínky k návrhu Politiky územního rozvoje 2008

Důvody vymezení:

Železniční trať je vymezena ve Sdělení Ministerstva dopravy č. 111/2004 o výčtu železničních drah zařazených do evropského železničního systému.

Kritéria a podmínky pro rozhodování o změnách v území:

Při rozhodování a posuzování záměrů na změny v území přednostně vytvářet podmínky pro zvýšení přepravní rychlosti dopravy a atraktivity koridoru.

Úkoly pro územní plánování:

Stabilizovat v ÚPD koridor pro vybudování kapacitní dopravní cesty. Zabezpečit bezproblémové propojení na stávající železniční síť, koordinovat zejména s rozvojovým záměrem D47, I/11 a R48.

Zodpovídá: kraj Moravskoslezský

Termín: rok 2011

Úkoly pro ministerstva a jiné ústřední správní úřady:

Provéřit důvody a možnosti vymezení koridoru pro vybudování kapacitní dopravní cesty.

Zodpovídá: Ministerstvo dopravy

Termín: rok 2009

2.2.3. Silniční doprava

Bod (98) D3

Návrh na nové znění:

Úkoly pro územní plánování:

Hájit v ÚPD Středočeského kraje koridor pro D3, plně respektující závěry hodnocení vlivů na životní prostředí (EIA).

Odůvodnění:

Dne 19. září 2007 přijala vláda ČR usnesení č. 1064 o Harmonogramu výstavby dopravní infrastruktury v letech 2008 až 2013, ve kterém mimo jiné požaduje „jmenovat skupinu odborníků, která vyhodnotí variantní řešení výstavby dálnice D3 ve Středočeském kraji“. (bod III. 3 b). Stejný požadavek na zpracování variantního řešení koridoru dálnice D3 ve Středočeském kraji zakotvují i dvě rozhodnutí Ministerstva životního prostředí, č.j. 89397/ENV/07, ze dne 21. 11. 2007 a ze dne 7. 9. 2007. Přestože je příslušný ÚP VÚC okresu Benešov schválen s územní ochranou dálnice D3 přes Posázaví (úsek Praha – České Budějovice jako D3 má délku cca 143 km, v alternativní trase má délku 129-137 km), z výše

Připomínky k návrhu Politiky územního rozvoje 2008

uvedeného usnesení vlády je zřejmé, že nadále existují odborné i socioekonomické (včetně finančních) pochybnosti o správnosti vybraného koridoru (mohl by významně negativně ovlivnit stávající i budoucí rekreační potenciál tohoto území). Kromě toho pět obcí má ve svých územních plánech stavební uzávěry s přísnými podmínkami o technickém řešení D3, které je velmi limitující. Navíc stanovisko SEA ze dne 21. června 1999 k návrhu dopravních sítí dokonce výstavbu D3 z ekologického hlediska nedoporučuje, když navrhuje zkvalitnit silniční spojení Prahy a jižních Čech modernizací silnice I/3 (přeložky a obchvaty) a obdobnou modernizaci na I/20 Nová Hospoda – České Budějovice.

Bod (99) R1

Návrh na nové znění:

Úkoly pro územní plánování:

Hájit v ÚPD koridor pro R1 plně respektující závěry procesu posouzení vlivů na životní prostředí (EIA).

Odůvodnění:

Z výše uvedeného usnesení vlády je zřejmé, že nadále existují odborné i socioekonomické (včetně finančních) pochybnosti o správnosti prosazované varianty „J“ (mj. by mohla významně negativně ovlivnit životní prostředí a zdraví obyvatel MČ Praha-Suchdol), která má podle vydaného stanoviska EIA vyšší negativní vlivy na životní prostředí.

Bod (100) R11

Návrh na nové znění:

Úkoly pro územní plánování:

V rámci procesů územního plánování a posuzování vlivů na životní prostředí prověřit potřebnost realizace R11 ve čtyřpruhovém profilu.

Odůvodnění:

V současné době probíhá proces EIA na celý úsek R11 Jaroměř – Královec - st. hranice (Závěry zjišťovacího řízení byly vydány MŽP dne 17. 3: 2008 (pro R1108 a R1109), z něhož by mohlo vyplynout, že z dopravního, finančního, ekologického hlediska by pro „hraniční úsek“ D11 v podobě R11 délky 41 km postačovala výstavba polovičního profilu silnice R11, která by způsobila podstatně nižší negativní zásahy do krajiny.

Bod (101) R49

Návrh na nové znění:

Vymezení:

Fryšták–Zlín–Lípa

Důvody vymezení:

Připomínky k návrhu Politiky územního rozvoje 2008

Napojení Zlínska na síť kapacitních silnic ČR a částečné dopravní odlehčení silnice I/49 v úseku Otrokovice – Zlín – Lípa od tranzitní dopravy.

Návrh na nový bod S14

Návrh na nové znění:

Vymezení:

Lípa-Vizovice- Horní Lideč- hranice ČR (- R6 Púchov)

Důvody vymezení:

Přenesení zvýšeného dopravního výkonu ze stávající silnice I/50, procházející přes CHKO Bílé Karpaty. Vazba na slovenskou silniční síť.

Úkoly pro ústřední správní orgány:

Provést hodnocení z hlediska hodnocení vlivů na udržitelný rozvoj na jeho základě vydat rozhodnutí o potřebnosti vybudovat novou silnici I/49 (S14) a jejích parametrů (čtyřpruh či dvoupruh)délky 27 km (příp. ji optimalizovat vůči současnému návrhu s krátkými tunely) či modernizovat stávající I/49 (obchvaty Bratřejova apod.), a to s ohledem na ekologickou (střet s přírodním parkem Vizovické vrchy v hornaté krajině s vysokým rekreačním potenciálem), dopravní (nízká přeshraniční intenzita dopravních proudů) a ekonomickou účelnost. Výsledky budou využity pro probíhající posouzení vlivů na životní prostředí (EIA).

Odůvodnění k bodu R49 a S14:

V současné době probíhá proces EIA, který má za úkol variantně posoudit, zde je v úseku Lípa – st. hranice (úseky R4903 až R4905, Závěry zjišťovacího řízení byly vydány dne 25. 1. 2007)) nezbytné vybudovat předloženou novou 4pruhovou trasu v polovičním profilu silnice R49 s krátkými čtyřmi tunely nebo trasu místy v trase I/49 s dlouhými tunely, či zda by postačila modernizace stávající silnice I/49 (ochvaty obcí a rozšíření). Za situace, kdy existují závažné pochybnosti o ekologické únosnosti záměru v daném (horském) území (přírodního parku Vizovické vrchy) je nezbytné vyčkat výsledku posuzování. Ve dvou obcích na úseku R49 Lípa – st. hranice je mj. schválena stavební uzávěra s přísnými podmínkami pro realizaci R49. Kromě toho stanovisko SEA ze dne 21. 6. 1999 k návrhu dopravních sítí dokonce výstavbu R49 v úseku Otrokovice - Střelná - hranice Slovenska vylučuje a preferuje tak modernizaci stávající silnice I/49 s obchvaty sídel. Proces EIA na Slovensku se týká hraničního úseku R6 Púchov – st. hranice (viz http://tomcat.cenia.cz/eia/detail.jsp?view=eia_mimo_cr&id=MZP003M). Silnice R49 v ČR a ani R6 na Slovensku nejsou součástí TEN-T, nemají tedy celoevropský význam.

Bod (103) R6

Návrh na doplnění textu:

Úkoly pro ústřední správní úřady.

Provést zejména z dopravního a ekonomického hlediska navrženou kategorii „R“ (příp. přeřadit „koridor R6“ do nové „dopravní osy S“), posoudit příp. možnost budování R6 v polovičním profilu a zvážit odložení realizace ve prospěch prioritních záměrů ČR (např. R35 v Pardubickém kraji).

Odůvodnění:

Důvod pro vymezení uvedený v PÚR je absolutně nedostatečný, kvalitní silniční spojení je zajištěno už nyní, navržená kategorie „R“ neodpovídá předpokládaným dopravním výkonům. Pro spojení s Německem v dlouhodobé horizontu postačuje kvalitní dvoupruhová silnice.

Bod (106) R52

Návrh na nové znění:

Bod R52/R55

Vymezení:

Kapacitní silniční spojení Brno – Vídeň, resp. kapacitní spojení s vazbou na dopravní směr Rakousko – Polsko přes ČR v multimodálním koridoru Vlb Katowice – Ostrava – Otrokovice – Břeclav – Wien.

Úkoly pro územní plánování:

Hájit v ÚPD koridor, který vzejde z posouzení variant kapacitního spojení Brno – Vídeň jako ekologicky, ekonomicky a dopravně výhodnější.

Odůvodnění:

Konkrétní vymezení rychlostní silnice R52 s trasováním přes Mikulov a stanovením úkolu pro územní plánování spočívajícím v chránění vymezeného koridoru je v rozporu s požadavky stavebního zákona, zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí a směrnicí ES č. 2001/42. U koridoru, který bude představovat spojení Brna s Vídní, by mělo být obdobně jako u dopravní osy S5 Turnov - 21
Úlibice (str. 56 PÚR 2008). stanoveno několik variant a v rámci nich určen úkol pro územní plánování – provést výběr variant na základě jejich posouzení.

Varianta vedení trasy R52 přes Mikulov nebyla ani v procesu EIA na záměr R52 ani v procesu SEA na ÚP VÚC Břeclavsko (v rozporu se směrnicí č. 2001/42/ES) dostatečně posouzena z hlediska posuzování vlivů, zejm. srovnána s jinými existujícími koridory. Takový koridor s využitím stávající dálnice D2 a trasy plánovaného obchvatu Břeclavi I/55 přitom existuje a podle dosavadních výsledků řady vypracovaných odborných studií je z dopravního, ekologického i ekonomického hlediska přijatelnější než varianta na Mikulov.

Evropská komise navíc jednoznačně deklarovala, že bez posouzení variant (v souladu s požadavky evropské legislativy) nebude možné realizaci R52 kofinancovat z evropských fondů (prostřednictvím OP Doprava), stejné stanovisko zaujala i Evropská investiční banka.

Průběh povolování a posuzování této stavby je navíc ohrožen. V současnosti je přerušeno územní řízení i řízení o výjimkách ze základních podmínek ochrany zvláště chráněných živočichů pro úseky R5204 a R5206.

Stanovisko SEA ze dne 21. 6. 1999 k návrhu dopravních sítí výstavbu R52 Pohořelice – Nový Přerov – hranice vylučuje a preferuje dostavbu trasy R55 kolem Břeclavi mezi státní hranicí a D2. K této otázce se mj. vyjadřoval i Veřejný ochránce práv, který mj. konstatoval, že správní úřady nemají jednoznačné názory na to, jakým způsobem promítnout tranzitní koridory do územních plánů tzv. vyšších územních

celků, na jaké platformě provést strategický výběr koridorů, jak zajistit, aby jednotlivé územní plány vyšších územních celků byly v zásadních otázkách v souladu, a co dělat, když se následně prokáže, že zakreslený koridor je v konkrétním úseku nevhodný. Připomínáme, že v rámci šetření ochránce kritizoval, že nedošlo k posouzení více variant dopravního koridoru, jak předpokládá právní úprava. Dále ochránce poukázal na rozpor záměru s ochranou území soustavy NATURA, podle níž je předkladatel záměru ze zákona povinen zpracovat varianty řešení tak, aby došlo k vyloučení negativních vlivů na území NATURA, a pokud to již není možné, musí být zvolena taková varianta, která má nejmenší negativní vliv na životní prostředí. V kontextu dané věci ochránce především upozornil na to, že před posouzením jediného koridoru Pohořelice – Mikulov/Drasenhofen (R52) v rámci procedury EIA nebylo provedeno strategické posouzení více možností řešení kapacitní infrastruktury mezi Brnem a Vídní. Dvě obce na R52 mají ve svých územních plánech vyhlášeny stavební uzávěry s přísnými podmínkami pro vedení R52.

V současné době probíhá proces hodnocení obou koridorů, tj. R52 i R55 (příp. D55) kolem Břeclavi (s využitím stopy I/55 v ÚP VÚC Břeclavska šířky 22,5 metrů). Kromě toho součástí TEN-T může být jak koridor R52, tak R55/D55 kolem Břeclavi a dále jako R55 na Otrokovice v multimodálním koridoru VIb.

Bod (109) R55

Návrh na nové znění:

Vymezení:

Úsek Olomouc-Přerov a dále Napajedla-Uherské Hradiště-Hodonín-Břeclav-státní hranice s Rakouskem.

Úkoly pro územní plánování:

Hájit v ÚPD variantu koridoru R55, která nebude zasahovat do území chráněné Ptačí oblasti Bzenecká Doubrava – Strážnické Pomoraví

Odůvodnění:

Vymezení silnice R55 je nutné ztotožnit se souběžnou rozvojovou osou OS11, tj. zakončení nikoli v Břeclavi, ale až na hranici s Rakouskem. Úsek Břeclav – státní hranice v podobě obchvatu Břeclavi v nové stopě může být v různé kategorii buď jako 4-pruhová silnice „R“ či „D“ nebo jako 2-pruhová, nicméně vždy s přímou návazností na rakouskou silniční síť.

Přestože je příslušný ÚP VÚC okresu Hodonín schválen s územní ochranou R55 přes ptačí oblast a bylo již dne 30. 6. 2006 vydáno stanovisko EIA dle zákona č. 100/2001 Sb., z výše uvedeného usnesení vlády je zřejmé, že nadále existují odborné (zejména zásadní střet s územím soustavy Natura 2000) i socioekonomické (včetně finančních, neboť dle dopravní analýzy Dufka 2007 není nezbytné budovat obchvaty obcí a měst na I/55, pokud by se stavěla R55 mimo ptačí oblast) pochybnosti o správnosti vybraného koridoru.

Kromě toho Evropská komise obdržela v květnu 2007 stížnost proti schválení trasy R55 přes ptačí oblast ČR, aniž dle směrnice o stanovištích byla procesem EIA posouzena varianta mimo chráněné území. Je zde tedy značné riziko, že koridor R55 přes ptačí oblast nemusel být vybrán zákonnými prostředky.

Navíc stanovisko SEA ze dne 21. 6. 1999 k návrhu dopravních sítí dokonce novou výstavbu R55 v úseku Břeclav u D2 – Hulín nepředpokládá, neboť doporučuje modernizaci stávající I/55, tzn. výstavba obchvatů a přeložek.

Bod (110) S1

Návrh na vypuštění této (regionální) dopravní osy.

Celý tento bod se silnicí republikového významu S1 v úseku Mohelnice – Mikulovice – hranice ČR vypustit, neboť novou výstavbu této především regionální silnice přes Červenohorské sedlo (zřejmě v tunelu) není nutné pro úroveň PÚR 2008 vůbec uvádět. Navíc neexistuje rozumný dopravní důvod budovat takovou novou kapacitní silniční cestu pro okres Jeseník s cca 40 tisíci obyvateli, pokud na současné 2pruhové silnici I/44 jsou dopravní intenzity velmi nízké (za Jeseníkem směrem ke st. hranici mezi 5.000 až 800 aut/den s průměrem cca 2.500 aut/den).

Tranzitní doprava z Olomouckého kraje do Polska bude snadno realizována přes Ostravu po D47, příp. přes Český Těšín po R48, anebo z Mohelnice přes Zábřeh, Bludov, Červenou Vodu, Králíky směrem na Miedzylesie a Klodsko (– Wrocław) po z R35 po I/44, I/11 a I/43, nikoliv po I/44 přes Jeseník a Mikulovice.

Pokud by zde ale byla snaha tuto regionální osu S1 v PUR 2008 ponechat, pak by v jeho textu musela existovat i adekvátní železniční alternativa, neboť osa S1 prochází přes CHKO Jeseník, kde by měla mít přednost železniční (kolejová) doprava v úseku Šumperk – Kouty nad Desnou – Jeseník před silniční. Dopravně neodůvodněné, ekologicky velmi sporné a zřejmě socioekonomicky neúčelné jednostranné zkapacitnění silniční dopravy na Jesenícku by tak vytvořilo nepřijatelnou dopravní disproporci.

23

Bod (111) S2

Návrh na nové znění:

Vymezení:

(R48) Palačov-Lešná-Valašské Meziříčí-Vsetín (I/49)

Odůvodnění:

Dopravní koridory mají být stanoveny pouze orientačně jako spojnice významných sídel či oblastí. Uvedení obce Pozdřechov nevhodně fixuje bod napojení záměru na uvažovanou silnici R49, která však nemusí být ani realizována - viz bod (101). Lze proto připomenout, že R49 v úseku Lípa – státní hranice se Slovenskem je ekonomicky málo efektivní, má významné vlivy na životní prostředí a krajinný ráz, navíc proces EIA dosud probíhá a tudíž není známa nejoptimálnější varianta (podrobnosti viz odůvodnění u R49, resp. dopravní pro I/49).

Bod (112) S3

Návrh na vypuštění této (regionální) dopravní osy.

Celý tento bod se silnicí „republikového významu“ S3 v úseku Nová Hospoda – Strakonice – Vimperk – Strážný – hranice ČR/SRN (- Passau) vypustit, neboť novou výstavbu této regionální silnice přes NP

Připomínky k návrhu Politiky územního rozvoje 2008

Šumava není nutné pro úroveň PÚR 2008 vůbec uvádět (jde zřejmě o uměle vytvořenou osu S3). Navíc neexistuje rozumný dopravní důvod budovat takovou novou kapacitní silniční cestu, neboť dopravní intenzity od Strakonice ke st. hranici se pohybují jen mezi 3-4.000 aut/den, na což stávající 2-pruhová silnice kapacitně plně dostačuje (příp. lze uvažovat o výstavbě několika místních obchvatů obcí a měst na silnici I/4, což opět dokládá její význam mimo PÚR 2008). Kromě toho část silnice I/4 prochází přes evropsky (Natura 2000) a národně chráněné části přírody (BP a CHKO Šumava apod.), čímž vzniká zásadní střet uvažované nové dopravní stavby s přírodou. Pro rozvoj cestovního ruchu (resp. „měkké“ turistiky) na Šumavě (resp. v národním parku) je spíše prioritou podpora železniční dopravy a příp. modernizace stávající silniční sítě (obchvaty a příp. přeložky), nikoliv závlek další automobilové dopravy jevem zvaným indukce.

Bod (114) S5

Návrh na nové znění:

Vymezení:

Úsek R10-Turnov-Jičín-Úlibice (E442).

Odůvodnění:

Vzhledem k tomu, že stále není jasné, zda dojde k výstavbě silničního spojení mezi silnicí R35 v úseku Hradec Králové – Úlibice a městem Turnov na silnici R10, tzn. mezi dvěma územími CHKO Český ráj (severní varianta kolem Karlovic), podél JZ okraje této CHKO (jižní varianta kolem Sobotky a Mnichova Hradiště na R10) či dokonce kolem SV této CHKO (superseverní varianta na cca Železný Brod), je vhodnější použít obecné vymezení této dopravní osy. Kromě toho lze připomenout, že devět obcí v severním koridoru schválilo stavební uzávěry s přísnými podmínkami pro realizaci nové silnice R35, resp. nové I/35.

24

Bod (115) S6

Návrh doplnění textu:

Kritéria a podmínky pro rozhodování o změnách v území:

Při rozhodování a posuzování záměrů na změny v území přednostně sledovat posílení obsluhy území (propojení D47 a R48 a velkých měst Bohumín, Havířov a Třinec) a vazby na SR a její dálniční systém na severu při minimalizaci dopadu na životní prostředí (v Jablunkovském průsmyku zejména s ohledem na migrační trasy velkých savců).

Bod (118) S9

Návrh na vypuštění této (regionální) dopravní osy.

Celý tento bod vypustit, neboť výstavbou silnice „republikového významu“ S9 v úseku Otrokovice (R55) – Zlín – Zádveřice (R49) jako budoucí silnice I/69 s funkcí místní přeložky silnice I/49 v podobě „pravobřežní komunikace“ ve Zlíně (nyní např. prochází procesem EIA část pod názvem „Obchvat Zálešná“) není nutné pro úroveň PÚR 2008 vůbec uvádět. Navíc je podezření, že jde zřejmě o uměle vytvořenou osu S3, která nesplňuje všechna potřebná kritéria (existují-li vůbec nějaká).

Bod (121) R43

Návrh na nové znění:

Bod (121) S12

Vymezení:

D1 – Kuřim – R35

Důvody vymezení:

Provázání silničních tahů D1 a R35 a zkvalitnění tohoto silničního spojení. Součást TEN-T.

Odůvodnění:

Podle vlastní definice PÚR 2008 jde o jasnou dopravní osu, nikoliv o dopravní koridor, neboť jednak není zřejmé, jaké jsou výchozí body (Troubsko, Ostrovačice či dokonce Kuřim a na druhé straně dle usnesení vlády č. 741/1999 Svitavy či dle MD Moravská Třebová) a v jaké kapacitě bude výhodnější příslušnou silnici budovat (novou 4 pruhovou jako R43 či novou 2-pruhovou jako I/43 či kombinací dle účelnosti). Tato nesystematičnost a nelogičnost v používání pojmu R43 místo S12 tak jen dokládá upřednostnění politických hledisek autory PÚR 2008 nad odbornými, čímž zároveň se významně snižuje věrohodnost PÚR 2008 vůči veřejnosti.

V rámci územního plánování je nezbytné vyhledat optimální koridor pro R43 či I/43, a to jako obchvat celého města Brna pro tranzitní dopravu a důsledně respektovat požadavky EU na transevropskou silniční síť TEN-T, do které je R43, resp. I/43 podle Přístupové smlouvy ČR k EU zahrnuta. V současné době probíhá pro R43 proces EIA na (nelogicky) tři její dílčí úseky (D1 – Kuřim – Moravská Třebová – R35), který má za úkol variantně posoudit výše uvedené varianty, včetně nulové var. (tj. bez R43). Vzhledem k přetrvávajícím rozporům o dopravním významu R43 pro ČR, Jihomoravský kraj, město Brno, MČ Brno-Bystrc a negativním vlivům na obyvatele Brna-Bystrc, Brno-Kníničky, Brno-Bosonohy, vysoký rekreační (přírodní) potenciál kolem Brněnské přehrady a také místa napojení na silnici R35, obdobně z dopravního a krajinářského hlediska (zejm. vliv oficiální varianty R43 v okolí Jevíčka), je nezbytné vymezit koridor podstatně obecněji, než jak to činí návrh PÚR 2008.

Ostatně stanovisko SEA ze dne 21. 6. 1999 k návrhu dopravních sítí dokonce výstavbu R43 v nové trase Brno – Moravská Třebová (- Staré Město) považuje za nepřijatelnou a preferuje modernizaci silnice I/43 v trase Brno – Svitavy (Svitavy jsou také uvedeny v usnesení vlády č. 741/1999).

Navíc koridor silnice 43 není závazně ani směrně schválen v ÚP VÚC BSRA (viz stanovisko ředitele odbor MMR vydané usnesením čj. 18520/2006-64 ze dne 14.7.2006), nicméně křížení R43 s R35 v Pardubickém kraji bylo schváleno v ÚP VÚC PAK dne 14. 12. 2006, což ovšem neznamená, že v nových ZÚR PAK nelze tento výchozí bod přemístit logicky do Svitav (dojde přitom ke zkrácení R43, resp. I/43 vůči napojení do Moravské Třebové). Lze ještě připomenout, že pět obcí v koridoru R43 Troubsko – Kuřim – Svitávka má schválenou stavební uzávěru s přísnými podmínkami pro trasování R43.

Bod (122) S13

Návrh na vypuštění tohoto pokusu vložit do PUR 2008 absolutně nedefinovatelnou dopravní osu.

Zdůvodnění tohoto imaginárního záměru (dopravní osy) je zcela nedostatečné. V současnosti není věrohodně žádnými odbornými rozbory doložená potřeba budování nové silnice (od západu na východ paralelně s D1, pokud ČR jen s potížemi se chystá budovat paralelní R35 v horizontu 12-14 let), tranzitní doprava probíhá po stávající síti silnic prvních tříd, jejichž kapacita není vyčerpána, spojení zmiňovaných regionů ve značné míře zajišťují rovněž kapacitní silnice D5 (R6) – D1. Pilotní studii prověřující účelnost navrženého imaginárního spojení si jistě dokáže ČR účelně zajistit ve spolupráci s dotčenými kraji i mimo rámec PUR 2008 a v případě prokázání účelnosti, je možné záměr zahrnout do nejbližší aktualizace PUR (výmluvné už je to, že ve schématu 5 (Doprava silniční) chybí vymezení tohoto koridoru S13, což jen potvrzuje výše uvedené skutečnosti o nesystémovém přístupu autorů PÚR 2008).

Bod (129) KD1

Návrh na doplnění textu:

Úkoly pro ministerstva a jiné ústřední správní úřady:

Provéřit možnosti propojení na koridor modernizované trati v SRN do Zittau a prověření varianty přes Všetaty a varianty souběžně s R10.

2.2.4. Vodní doprava

Bod (123) VD1

Návrh na nové znění:

Vymezení:

Labe: Chvaletice – hranice SRN. Prochází částí rozvojové osy OS4 Praha – Hradec Králové / Pardubice a rozvojovou osou OS2 (Dresden–) hranice SRN/ČR-Ústí nad Labem – Praha.

Důvody vymezení:

Zlepšování parametrů vodní cesty.

Kritéria a podmínky pro rozhodování o změnách v území:

Při rozhodování o úpravách v území přednostně zohledňovat ochranu evropských (Natura 2000) a národních chráněných částí (CHKO, NP) přírody a krajiny s cílem vytvořit přijatelné podmínky pro protipovodňovou ochranu a pro příp. rozvoj rekreační vodní plavby.

Zodpovídá: kraje Ústecký a Středočeský

Úkoly pro ministerstva a jiné ústřední správní úřady:

Připomínky k návrhu Politiky územního rozvoje 2008

Ukončit další přípravu plavebního stupně Přelouč II. v technickém řešení přes Slavíkovy ostrovy na pravém břehu řeky Labe a také probíhající ekologické hodnocení vlivů uvažovaného stupně Děčín na životní prostředí a území soustavy Natura 2000 dle zákona č. 100/2001 Sb. v technickém řešení s jezem.

a) Provéřit reálnost a účelnost výstavby druhé plavební komory v Brandýse nad Labem.

b) Provéřit reálnost a účelnost modernizace přístavního terminálu pro Pardubický kraj ve Chvaleticích či jeho modernizaci jako alternativa výstavby přístavu v Pardubicích o cca 26 km dále proti proudu společně s nalezením vhodného způsobu (z přírodovědného hlediska) splavnění předmětného úseku Labe přes Přelouč mimo Slavíkovy ostrovy.

Zodpovídá:

Ministerstvo dopravy v součinnosti s Ministerstvem životního prostředí

Úkoly pro územní plánování:

Zabezpečit územní rezervy na zlepšování parametrů vodní cesty pro rekreační vodní plavbu.

Odůvodnění:

Uvažované zlepšování splavnosti v úseku Pardubice – st. hranice prostřednictvím „tvrdých“ opatření (výstavba plavebních komor a jezů) prochází řadou cenných přírodních partií (posledních zbytků přirozených částí toku a pobřeží) s desítkami chráněných druhů živočichů a rostlin - v řadě případů dokonce soustavou Natura 2000 (evropská úroveň ochrany), takže je za současného stavu poznání nesprávné pokračovat v další přípravě staveb v předložených řešení (VD Přelouč, jez Děčín a přístav v Pardubicích).

Úsek Chvaletice – Pardubice není v současnosti splavný pro nákladní lodní dopravu, takže není účelné pokračovat ve vynaládání dalších finančních prostředků na „zlepšování parametrů vodní cesty. Pokud v současnosti či do budoucna nějakým způsobem vzroste zájem o přeshraniční dálkovou lodní dopravu mezi Českou republikou a Německem, pak prodloužení labské cesty o cca 12 km od Chvaletic do Přelouče (resp. o dalších cca 14 km až do Pardubic nebo dokonce až do Opatovic nad Labem o cca 16 km za Pardubicemi) je společensky nepřijatelné a ekonomicky neúčelné. Stávající přístavní terminály na Labi jsou dostatečná, včetně příp. modernizace přístavu ve Chvaleticích.

U VD Přelouč nebyly povoleny výjimky ze zákona č. 114/1992 Sb. k zásahu do biotopů zvláště chráněných druhů živočichů a rostlin, takže bez nich nelze z právního hlediska záměr dostavět. Navíc výstavba plavební komory je v současné době bez územního rozhodnutí. Příprava přístavu Pardubice byla během roku 2007 zastavena ve fázi probíhajícího procesu EIA (nebyl tak dokončen). U jezu Děčín proces EIA probíhá ve fázi zpracování dokumentace již téměř třetí rok, nicméně je zřejmé, že nebude moci být překonán významný negativní vliv na druhy živočichů chráněné evropskou soustavou Natura 2000, takže záměr by tak mohl být odmítnut. Kromě toho není dosud jednoznačně prokázáno, že další masivní rozvoj nákladní lodní dopravy lze očekávat a zejména to, že převezme významné množství nákladů ze silnic. Navíc stanovisko SEA ze dne 21. 6. 1999 k návrhu dopravních sítí počítá s údržbou splavnosti stávajících vodních cest, jež nezahrnuje stavební činnost, která by mohla mít nevratné vlivy na tamní ekosystémy,

tzn. nedoporučuje další splavňování úseku Pardubice – státní hranice s ohledem na cenné říční a pobřežní ekosystémy.

Bod (125) VD 3

Návrh na nové znění:

Respektovat výsledky mezirezortního jednání o územní ochraně koridoru průplavu Dunaj – Odra – Labe, jak vyplývá z usnesení vlády ČR č. 49 ze dne 16. 1. 2008 k prověření reálnosti a účelnosti územní ochrany průplavního spojení Dunaj – Odra – Labe, resp. z důvodu dalších nejasností variantě posoudit důsledky zrušení této územní ochrany s využitím studie pro MŽP „VaV 2003/610/02/03 - Krajinně-ekologické, vodohospodářské, ekonomické a legislativní hodnocení záměru výstavby kanálu Dunaj – Odra – Labe (SAGITTARIA – Sdružení pro ochranu přírody střední Moravy, Olomouc 2005)“ a příp. celý projekt odmítnout.

Odůvodnění:

Vláda nebude činit „kladné rozhodnutí o průplavním spojení“, ale bude rozhodovat o ponechání či obnovení územní rezervy pro celý projekt v územních plánech VÚC. Záměr má z pohledu trasování této vodní dopravní liniové stavby mnoho variant a subvariant, takže zde územní hájení nějakého konkrétního koridoru, byť případně i v určitých variantách postrádá racionální důvod a naopak způsobuje četné problémy obcím či vlastníkům dotčených pozemků. Nehledě na rozhodnutí o územní rezervě je však vzhledem k zásadnímu konfliktu se zájmy ochrany přírody (jak mj. dokládá i výsledek hodnocení vlivů PÚR 2008 na evropskou soustavu chráněných území NATURA 2000, podle kterého má významný negativní vliv právě tento záměr) a ekonomické spornosti potřeba připravit vynětí celého projektu z dohody AGN, resp. alespoň jeho nejkonfliktnějších a z hlediska naplnění parametrických požadavků dohody AGN zcela nerealistických částí (Labská větev, Oderská větev). ČR není povinna plnit mezinárodní dohodu AGN, pokud by došlo k rozporu s jinými mezinárodními dohodami jako je vymezení soustavy NATURA 2000.

28

Bod (126) VD4

Návrh na vyřazení záměru bez náhrady z PÚR 2008.

Odůvodnění:

Prověření účelnosti projektu na mezinárodní úrovni (signatáři dohody AGN) je možné i mimo rámec PÚR 2008. Teprve po dostatečném zdůvodnění společenské účelnosti je možné projekt při nejbližší aktualizaci do PÚR zařadit.

Bod (127) VD5

Návrh na vyřazení záměru bez náhrady z PÚR 2008.

Odůvodnění:

Náklady na zlepšení plavebních podmínek na Vltavě pro rekreační lodě do výtlaku 300 t včetně nejnákladnější stavby, kterou je vodní zdvihadlo Slapy za více než 1 mld. Kč, zcela neodpovídají předpokládanému společenskému efektu. Rekreační lodní doprava je v současnosti úspěšně

Připomínky k návrhu Politiky územního rozvoje 2008

provozována na izolovaných vodních cestách (Praha – Třebenice, vodní nádrž Orlík, vodní nádrž Slapy). V případě budoucího prokázání společenské účelnosti splavnosti řeku Vltavu pro nákladní lodí dopravu o výtlačku do 300 t není nepřekonatelné tento záměr do nejbližší verze PÚR zařadit.

Bod (128) VD6

Návrh na vyřazení záměru bez náhrady z PÚR 2008.

Odůvodnění:

V současnosti neexistují důvody pro vymezení, neboť labský úsek Chvaletice – Pardubice délky cca 42 km není pro nákladní lodní splavný. Reálnost a účelnost jeho splavnění je možné prověřit v příslušných technických a ekonomických studiích mimo rámec PUR. V případě budoucí prokázání společenské účelnosti je možné záměr zahrnout při nejbližší aktualizaci PUR.

2.2.5. Kombinovaná doprava

Bod (129) KD1

Tento bod celý vyjmout z kap. Kombinovaná doprava a vložit ho do kap. Železniční doprava (pod „Koridory konvenční železniční dopravy“) jako ŽD9, neboť trať z Frýdlantu přes Liberec do Prahy má spíše význam pro rozvoj železniční dopravy, než pro kombinovanou.

Návrh na nové znění ŽD9:

Úkoly pro ministerstva a jiné ústřední správní úřady:

Provést posouzení dvou variant železniční trati z Liberce do Prahy, tj. přes Mladou Boleslav a přes 29 Všetaty. Prověřit možnosti propojení na koridor modernizované trati v SRN do Zittau.

2.2.6. Letiště

Bod (131) L1

Návrh na nové znění:

Kritéria a podmínky pro rozhodování o změnách v území:

Při rozhodování a posuzování záměru na změny v území, včetně tzv. nulové varianty v rámci procesu EIA dle zákona č. 100/2001 Sb., jednoznačně zohlednit negativní důsledky (zejm. dodržení hlukových limitů bez korekcí) na zdraví dotčených obyvatel a na zastavěné území (zejm. obytných budov), tzn. stanovením přijatelného limitu ročního obratu cestujících (např. 15 mil. za rok). Rovněž zvážit výstavbu leteckého terminálu pro nákladní dopravu na jiném místě a urychlení napojení letiště kolejovou dopravou.

Úkoly pro územní plánování:

Zohlednit v ÚPD příp. nově vymezená ochranná pásma VPD, pokud bude z hlediska zajištění ochrany zdraví přijatelná. Budou využity výsledky probíhajících posuzování dle zákona č. 100/2001 Sb.

Úkoly pro ministerstva a jiné ústřední správní úřady:

Dokončit ekologické hodnocení a jeho výsledek využít pro další rozhodování, a to s ohledem na zajištění ochrany obyvatel a obytné zástavby před negativními účinky (zejm. hluku bez korekcí).

Zodpovídá:

Ministerstvo dopravy v součinnosti s Ministerstvem životního prostředí a Ministerstva zdravotnictví

Odůvodnění:

Vzhledem k tomu, že plánované rozšíření letiště, tzn. nové vzletové a přistávací dráhy, ve směru do obytné zástavby některých MČ Prahy (Nebušice, Suchdol, Lysolaje, Čimice, Dolní Chabry, Baba, Hanspaulka, sídliště Bohnice a Horoměřice) a k území příměstské zeleně s rekreačním potenciálem (Šárecké údolí, Sedlecké skály, Roztocký háj, Troja, Drahaň) znamená velké riziko zvýšení intenzit hluku pro občany a na obytnou a rekreační část Prahy, je z hlediska principu předběžné opatrnosti nutné vyčkat na výsledek procesu EIA, který posoudí, zda je vůbec tento záměr možné realizovat. Je proto nutné pro další rozhodování využít výsledek tohoto procesu EIA.

2.3. Obecné připomínky k části Republikové priority územního plánování pro zajištění udržitelného rozvoje území

2.3.1. Obecně

Republikové priority v mezinárodních, přeshraničních a republikových souvislostech stanovují rámce udržitelného rozvoje území a rozvíjejí požadavky jmenované v §31 stavebního zákona. Republikové priority byly stanoveny zejména s ohledem na tyto dokumenty: PÚR ČR 2006, Územní agenda Evropské unie pro konkurenceschopnější a udržitelnou Evropu rozmanitých regionů a Lipská 30 charta o udržitelných evropských městech.

Komentář:

Stanovené priority jsou poměrně vyvážené, zohledňují jak ekonomický rozvoj území, tak aspekty sociální, kulturní a ekologické. Vymezení priorit je bez připomínek. Obecné stanovení priorit ale neumožňuje vyhodnotit jejich vlivy na životní prostředí včetně vlivů na lokality Natura 2000.

Navrhujeme:

- Věnovat pozornost dostatečné vybavenosti zastavěného území obchodem a službami. Dodržovat maximální prodejní plochy 3.000 m² v jednom maloobchodním zařízení (u převážně nepotravinářského zboží nikoliv denní spotřeby) u měst nad 50.000 obyvatel, u menších měst a u převážně potravinářského zboží a dalšího zboží denní spotřeby limit snižovat. Plochy pro velkoplošná maloobchodní zařízení (nad 400 m² prodejní plochy) vymezovat vždy konkrétně v územním plánu (v návaznosti na potřebu prodejních ploch v obci či části obce). Plochy pro velkoplošná maloobchodní zařízení umísťovat pouze do centrálních a vnitřních částí měst nebo do center městských částí či sídlišť (avšak pouze jako případné doplnění sítě obchodů pod 400 m² prodejní plochy s ohledem na udržení diverzity nákupních příležitostí) a naopak neumísťovat mimo zastavěné území na okraji sídel. Plochy pro velkoplošná maloobchodní zařízení umísťovat

pouze v návaznosti na uzly MHD a na místa s nejlepší pěší dostupností a naopak neumísťovat při tranzitních komunikacích a městských okruzích. Přísně bránit památkově chráněná jádra měst a v těchto zónách umísťovat maloobchod a služby pouze do stávajících budov nebo jako budovy zcela odpovídající rázu památkové zóny.

- Při plánování ploch pro nákupní a zábavní centra, kancelářské komplexy, sklady či soubory obytných budov hodnotit dopravní vliv navrhovaných ploch a stanovit maximální dopravní zatížení komunikací přiléhajících k těmto plochám – na základě tohoto kritéria posuzovat přípustnost nebo nepřípustnost záměrů v plochách (tzn., že na konkrétní sběrnou komunikaci může být navázáno jen omezené množství ploch s omezenou celkovou rozlohou prodejní plochy a parkovací kapacity).
- Rozměry záměrů typu nákupní a zábavní centra, kancelářské komplexy, sklady, výrobní areály či soubory obytných budov a podobně musí odpovídat měřítkům okolní krajiny a okolní zástavby což je nutné zvláště důsledně dodržovat v suburbánních lokalitách s vesnickou zástavbou a výrazným podílem volné krajiny. Zároveň dodržovat v územních a regulačních plánech začlenění uvedených typů záměrů do okolní zástavby, stanovit minimální podíly nezpevněné plochy v areálech a zajištění pěší prostupnosti areálů. U parkovišť nad 2.500 m² plochy pro osobní automobily umísťovat toto parkování v podzemních garážích či na/v budovách.
- Chránit plochy zemědělského půdního fondu – plochy ZPF I. třídy ochrany vyjímat ze ZPF vždy pouze pro účely nestavebních záměrů souvisejících s realizací ÚSES. Při vyjímání z ostatních tříd ochrany (II. až –IV.) mimo zastavěné území zachovat rezervu pro vytvoření zelných pásů (či bioridorů a biocenter ÚSES) napojených na přírodní prvky okolní krajiny. Při vyjímání z II. až IV. třídy ochrany v zastavěném území chránit lokálně důležité ekologicky stabilní plochy typu zahrad a sadů a využívat je pouze pro nestavební záměry.
- Při zpracovávání ÚPP na úrovni krajů a obcí zohledňovat přijaté krajské a obecní programy snižování emisí a imisí a aktuální Sdělení odboru ochrany ovzduší MŽP o hodnocení kvality ovzduší a vymezovat oblasti a koridory, kde je nutné při plánování rozvoje speciálně dbát na aspekt ochrany ovzduší (zhoršená kvalita ovzduší, koncentrace obyvatelstva apod.). Při zpracovávání ÚPD pak ve vymezených plochách a koridorech stanovit omezení záměrů náročných na automobilovou dopravu či stacionárních zdrojů znečištění a stanovit kompenzační opatření při rozvoji (vyšší podíly zelených ploch, napojení na MHD a další dopravní řešení, omezování kapacity záměrů, omezování povrchových parkovacích plocha apod.).

31

2.3.2. Konkrétní připomínky

Bod (20)

Rozvojové záměry, které mohou významně ovlivnit charakter krajiny, umísťovat do co nejméně konfliktních lokalit a následně podporovat potřebná kompenzační opatření (viz také Evropská úmluva o krajině)

Navrhujeme do textu doplnit:

Upřednostňovat vnitřní rozvoj sídel před vnějším za současného zachování zelených ploch uvnitř obce – primárně podporovat přestavby a intenzifikaci zástavby bez zvětšování jejího plošného rozsahu.

Bod (21)

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

Navrhujeme do textu doplnit:

Uchovávat plynulý přechod mezi městskou a příměstskou krajinou a omezovat živelné a architektonicky nekvalitní formy suburbanizace.

Bod (22)

Vytvářet podmínky pro zlepšování dostupnosti území rozšiřováním a zkvalitňováním dopravní infrastruktury s ohledem na potřeby veřejné dopravy, zejména uvnitř rozvojových oblastí a rozvojových os. (Viz také Lipská charta, bod II.2; viz také čl. 26 PÚR ČR 2006). Možnosti nové výstavby posuzovat vždy s ohledem na to, jaké vyvolá nároky na změny veřejné dopravní infrastruktury a veřejné dopravy. ³²
Vytvářet podmínky pro zvyšování bezpečnosti a plynulosti dopravy.

Navrhujeme do textu doplnit:

Dbát na snižování přepravní náročnosti regulací extenzivní suburbánní zástavby zejména nákupních a zábavních center.

Bod (24)

Vytvářet podmínky pro zlepšování dostupnosti území rozšiřováním a zkvalitňováním dopravní infrastruktury s ohledem na potřeby veřejné dopravy, zejména uvnitř rozvojových oblastí a rozvojových os (viz také Lipská charta, bod II.2; čl. 26 PÚR ČR 2006). Možnosti nové výstavby posuzovat vždy s ohledem na to, jaké vyvolá nároky na změny veřejné dopravní infrastruktury a veřejné dopravy.

Navrhujeme do článku doplnit:

Dbát na snižování přepravní náročnosti regulací extenzivní suburbánní zástavby zejména nákupních a zábavních center.

Bod (25)

Vytvářet podmínky pro preventivní ochranu území před potenciálními riziky a přírodními katastrofami v území (záplavy, sesuvy půdy, eroze atd.) s cílem minimalizovat rozsah případných škod. Zejména zajistit územní ochranu ploch potřebných pro umístování staveb a opatření na ochranu před povodněmi a pro vymezení území určených k řízeným rozlivům povodní. (Viz také UAEU, část III. 5 čl. 23, 24; viz také čl. 27 PÚR ČR 2006)

Komentář:

Jde stále o redukovanou formu prosazování dílčích staveb do metodiky, která má být komplexní. Nejlevnější a nejefektivnější metodou preventivní ochrany před přírodními katastrofami, sesuvy půdy, erozí apod., je zejména optimalizace vodního režimu v krajině, revitalizace a změna využití erozí ohrožených území a obnova lužních lesů, obnova přirozených rozlivů povodní.

Dále navrhuje do článku doplnit:

Záměry indukující výraznou osobní automobilovou dopravu (nákupní centra, velké kancelářské komplexy apod.) umísťovat pouze v návaznosti na uzly veřejné dopravy a v případě nákupních zařízení s v pěší dosažitelnosti.

Bod (26)

Vymezovat zastavitelné plochy v záplavových územích a umísťovat do nich veřejnou infrastrukturu, financovanou z veřejných prostředků, jen ve zcela výjimečných a zvláště odůvodněných případech. Vymezovat a chránit zastavitelné plochy pro přemístění zástavby z území s vysokou mírou rizika vzniku povodňových škod.

33

Do tohoto bodu požadujeme doplnit:

- **Vymezovat a chránit nezastavitelné plochy v záplavových územích pro realizaci projektů přírodě blízkých způsobů ochrany proti povodním, revitalizaci říčních ekosystémů a obnovu lužních lesů.**
- **Zároveň je nutné chránit existující veřejná prostranství a zelené plochy, které jsou součástí zastavěných a zastavitelných ploch (zejména zahrady, sady apod.) před nadměrnou intenzifikací zástavby**

Bod (27) část 1

Navrhujeme do textu doplnit:

a zároveň podporovat rovnoměrné rozložení veřejné infrastruktury, služeb a obchodu v rámci regionů.

Bod (27)

Do tohoto bodu navrhuje doplnit:

V ZÚR a v územních plánech zajistit územní rezervy pro realizaci územního systému ekologické stability (ÚSES) a vytvořit podmínky pro realizaci ÚSES v dříve navržených plochách, kde k realizaci nedošlo z důvodu odlišného využívání území.

Chránit plochy zemědělského půdního fondu – plochy ZPF I. třídy ochrany vyjímát ze ZPF vždy pouze pro účely nestavebních záměrů souvisejících s realizací ÚSES. Při vyjímání z ostatních tříd ochrany (II. až –IV.) mimo zastavěné území zachovat rezervu pro vytvoření zelených pásů (či biokoridorů a biocenter ÚSES) napojených na přírodní prvky okolní krajiny. Při vyjímání z II. až –IV. třídy ochrany v zastavěném území chránit lokálně důležité ekologicky stabilní plochy typu zahrad a sadů a využívat je pouze pro nestavební záměry.

Odůvodnění:

Důvodem tohoto navrhovaného doplnění je fakt, že zde chybí požadavek na posilování ekologických struktur (článek se soustředí na druhou část doporučení). Jak vyplývá z Územní agendy EU (a je podrobně popsáno v jejím zdrojovém dokumentu European spatial development perspectives), je ekologická struktura kulturní krajiny neopomenutelná a je jednou z podmínek udržitelného rozvoje. Domníváme se, že je nutné mu věnovat tomuto tématu vlastní odstavec.

Bod (28)

Do tohoto článku navrhuje doplnit:

Podporovat ochranu a rozvíjení tradičních městských center jako center obchodu, služeb a pobytu obyvatelstva a dílčích center v rámci městských čtvrtí a částí obcí. Bránit nerovnoměrnému rozložení služeb a obchodu ve městech, které znevýhodňuje méně mobilní občany.

34

Dále navrhuje do kapitoly 2., podkapitoly 2.2 doplnit tyto odstavce:

V ZÚR a v územních plánech zajistit územní rezervy pro realizaci územního systému ekologické stability (ÚSES) a vytvořit podmínky pro realizaci ÚSES v dříve navržených plochách, kde k realizaci nedošlo z důvodu odlišného využívání území.

Chránit plochy zemědělského půdního fondu – plochy ZPF I. třídy ochrany vyjímát ze ZPF vždy pouze pro účely nestavebních záměrů souvisejících s realizací ÚSES. Při vyjímání z ostatních tříd ochrany (II. až –IV.) mimo zastavěné území zachovat rezervu pro vytvoření zelených pásů (či biokoridorů a biocenter ÚSES) napojených na přírodní prvky okolní krajiny. Při vyjímání z II. až –IV. třídy ochrany v zastavěném území chránit lokálně důležité ekologicky stabilní plochy typu zahrad a sadů a využívat je pouze pro nestavební záměry.

Podporovat ochranu a rozvíjení tradičních městských center jako center obchodu, služeb a pobytu obyvatelstva a dílčích center v rámci městských čtvrtí a částí obcí. Bránit nerovnoměrnému rozložení služeb a obchodu ve městech, které znevýhodňuje méně mobilní občany.

Důvodem tohoto navrhovaného doplnění je fakt, že v republikových prioritách chybí požadavek na posilování ekologických struktur (článek se soustředí na druhou část doporučení). Jak vyplývá z Územní agendy EU (a je podrobně popsáno v jejím zdrojovém dokumentu *European spatial development perspectives*), je ekologická struktura kulturní krajiny neopomenutelná a je jednou z podmínek udržitelného rozvoje. Domníváme se, že je nutné mu věnovat tomuto tématu vlastní odstavce.

Dále navrhujeme do kapitoly 2., podkapitoly 2.2 doplnit tento odstavec:

Vzhledem k tomu, že znečištění ovzduší je jedním z palčivých problémů měst v České republice, který omezuje jejich atraktivitu pro bydlení i pracovní činnosti a je jedním z faktorů posilujících nežádoucí odliv obyvatelstva z měst za jeho správní hranici (vč. suburbanizace), je nutné ho zohlednit (v návaznosti na požadavky Lipské charty a v souladu s definicí udržitelného města jako místo, kde lidé chtějí žít a pracovat v současnosti i v budoucnu) i v PUR 2008.

Při zpracovávání ÚPP na úrovni krajů a obcí zohledňovat přijaté krajské a obecní programy snižování emisí a imisí a aktuální Sdělení odboru ochrany ovzduší MŽP o hodnocení kvality ovzduší a vymezovat oblasti a koridory, kde je nutné při plánování rozvoje speciálně dbát na aspekt ochrany ovzduší (zhoršená kvalita ovzduší, koncentrace obyvatelstva apod.). Při zpracovávání ÚPD pak ve vymezených plochách a koridorech stanovit omezení záměrů náročných na automobilovou dopravu či stacionárních zdrojů znečištění a stanovit kompenzační opatření při rozvoji (vyšší podíly zelených ploch, napojení na MHD a další dopravní řešení, omezování kapacity záměrů, omezování povrchových parkovacích plocha apod.).

V části 2.2 (Republikové priority) navrhujeme doplnit následující body:

Věnovat pozornost dostatečné vybavenosti zastavěného území obchodem a službami. Dodržovat maximální prodejní plochy 3.000 m² v jednom maloobchodním zařízení (u převážně nepotravinářského zboží nikoliv denní spotřeby) u měst nad 50.000 obyvatel, u menších měst a u převážně potravinářského zboží a dalšího zboží denní spotřeby limit snižovat. Plochy pro velkoplošná maloobchodní zařízení (nad 400 m² prodejní plochy) vymezovat vždy konkrétně v územním plánu (v návaznosti na potřebu prodejních ploch v obci či části obce). Plochy pro velkoplošná maloobchodní zařízení umísťovat pouze do centrálních a vnitřních částí měst nebo do center městských částí či sídlišť (avšak pouze jako případné doplnění sítě obchodů pod 400 m² prodejní plochy s ohledem na udržení diverzity nákupních příležitostí) a naopak neumísťovat mimo zastavěné území na okraji sídel. Plochy pro velkoplošná maloobchodní zařízení umísťovat pouze v návaznosti na uzly MHD a na místa s nejlepší pěší dostupností a naopak neumísťovat při tranzitních komunikacích a městských okruzích. Přísně bránit památkově chráněná jádra měst a v těchto zónách umísťovat maloobchod a služby pouze do stávajících budov nebo jako budovy zcela odpovídající rázu památkové zóny.

Při plánování ploch pro nákupní a zábavní centra, kancelářské komplexy, sklady či soubory obytných budov hodnotit dopravní vliv navrhovaných ploch a stanovit maximální dopravní zatížení komunikací přiléhajících k těmto plochám – na základě tohoto kritéria posuzovat přípustnost nebo

nepřípustnost záměrů v plochách (tzn. že na konkrétní sběrnou komunikaci může být navázáno jen omezené množství ploch s omezenou celkovou rozlohou prodejní plochy a parkovací kapacity).

Rozměry záměrů typu nákupní a zábavní centra, kancelářské komplexy, sklady, výrobní areály či soubory obytných budov a podobně musí odpovídat měřítkům okolní krajiny a okolní zástavby což je nutné zvláště důsledně dodržovat v suburbánních lokalitách s vesnickou zástavbou a výrazným podílem volné krajiny. Zároveň dodržovat v územních a regulačních plánech začlenění uvedených typů záměrů do okolní zástavby, stanovit minimální podíly nezpevněné plochy v areálech a zajištění pěší prostupnosti areálů. U parkovišť nad 2.500 m² plochy pro osobní automobily umisťovat toto parkování v podzemních garážích či na/v budovách.

Odůvodnění:

NESEHNUTÍ Brno například provedlo výzkum plánované prostorové expanze velkoplošného maloobchodu v České republice v roce 2007 se zaměřením na jeho environmentální vlivy v prostoru (http://aa.ecn.cz/img_upload/67fc87870d57d5b3a63ce8985bb216ef/studie_1.pdf).

Výsledek mj. odhalil celou řadu nedostatků v plánování maloobchodu v České republice. Současný systém plánování totiž nelze považovat za udržitelný. Plánování, které bylo praktikováno v roce 2007 vede k stále většímu záboru volných ploch a vzniku sídelní kaše, k nárůstům intenzit dopravy v nezanedbatelných měřících atd. Neexistence či neúčinnost regulací v územním plánování je nebezpečná jak pro životní prostředí, tak potenciálně i pro vybavenost měst obchodem a službami – velké vzdálenosti nákupních zařízení od center měst apod.

Na základě těchto skutečností a inspirování progresivními zahraničními přístupy k plánování a regulaci maloobchodu navrhuje výše uvedená opatření pro velkoplošná maloobchodní zařízení - tedy obchody s prodejní plochou od 400 m² – využít a do PUR 2008 zapracovat. Domníváme se, že tyto obecné zásady spadají do republikových priorit a nezasahují do vytváření konkrétních zón a umisťování záměrů, které jsou v kompetenci územně plánovací dokumentace.

2.4. Rozvojové oblasti a rozvojové osy

2.4.1. Rozvojové oblasti a osy – obecně

Rozvojové oblasti (ROB) a osy (ROS) jsou vymezovány v územích, v nichž existují zvýšené požadavky na změny v území, zejména z důvodu soustředění aktivit mezinárodního a republikového významu. Rozvojové oblasti zahrnují zejména krajská města se svým zázemím (obce ovlivněné rozvojem dynamikou centra), popř. vedlejšími centry; rozvojové osy zahrnují obce ležící v blízkosti významných existujících nebo plánovaných silničních koridorů, do rozvojových os nejsou zahrnuty obce, které jsou již součástí rozvojových oblastí.

Celkem bylo vymezeno 12 ROB: Praha, Ostrava, Brno, Hradec Králové/Pardubice, Ústí nad Labem, Plzeň, Liberec, Olomouc, Zlín, České Budějovice, Jihlava a Karlovy Vary, pouze pro 3 ROB byly stanoveny konkrétní úkoly územního plánování: (ROB1 - zelený pás kolem Prahy, ROB6 - „Řešit uspořádání krajiny mezi Ústím nad Labem a Teplicemi jako kvalitní společně využívaný prostor propojující obě města“ a ROB3 - „Vytvořit územní podmínky pro řešení dopravní (zejména silniční) sítě jižně od dálnice D1 v souvislosti s rozvojem komerční zóny Brno-jih“.

Navrhujeme:

- Do článků o všech rozvojových oblastech doplnit:
 - regulovat územní rozvoj měst upřednostněním vnitřního rozvoje před vnějším a důrazem na minimalizaci spotřeby nezastavěných ploch a také konverzí nevyužívaných výrobních a dalších areálů
 - řešit koncepčně oblast obchodu a služeb s důrazem na rovnoměrné rozložení prodejních ploch a vytváření okrskových a lokálních center obchodu a služeb. Umísťování maloobchodních zařízení nad 1.500 m² prodejní plochy koordinovat na úrovni celé rozvojové oblasti. Umísťování maloobchodních menších maloobchodních zařízení řešit stanovením rozložení nákupních ploch mezi obce (v rámci přesnějšího vymezení rozvojových oblastí v ZÚR)
- Do článků všech rozvojových oblastí doplnit k požadavkům na rozvoj bydlení doplnit:
 - společně s rozvojem drobných lokálních služeb, obchodu a občanské vybavenosti
- Do článků všech rozvojových oblastí doplnit:
 - Při realizaci rozvojových os zachovávat prostupnost krajiny a minimalizovat fragmentaci ekosystémů a krajinných ploch, koridorů či matrice jako nutnou součást udržitelného rozvoje.

Dále navrhujeme:

(42) ROB3 – Brno

- úkol pro územní plánování je příliš neurčitý a při chybné interpretaci může odkazovat k zatím neprověřené úvaze vybudovat „pod Brnem“ tzv. silniční tangenty (JZ a JV), které jsou ovšem daný problém nevyřeší.. Navrhujeme text upravit - „Vytvořit územní podmínky pro řešení dopravní sítě v jižní části Brna, současné přetížení dálnice D2 si vynucuje urychlenou přípravu jižního segmentu velkého městského okruhu Brna (VMO) a obsluha rozvojové zóny Brno-jih musí být řešena obslužnými komunikacemi nižšího řádu s napojení na stávající kapacitní silnice D2 a R52“.
- Dále navrhujeme toto doplnění textu:
 - V ÚPD věnovat zvláštní pozornost využití území v exponovaných plochách při dálnicích a rychlostní silnici R52 a omezit další využívání vyžadující velké nárůsty dopravních intenzit (například nákupní a zábavní centra).
- Dále navrhujeme do bodu (42) doplnit tento text:
 - řešit koncepčně oblast obchodu a služeb s důrazem na rovnoměrné rozložení prodejních ploch a vytváření okrskových a lokálních center obchodu a služeb, neposilování současných center obchodu a služeb celoměstského významu a nevytváření nových

Dále bylo vymezeno 13 rozvojových os podél dopravních koridorů: Praha – Plzeň – N (Norimberk), Praha – Ústí n/L – N (Drážďany), Praha – Liberec – P/N (Zhořelec), Praha – Hradec Králové – P (Vratislav), Praha (Kolín) - Jihlava - Brno, Praha - (Tábor) – České Budějovice – R (Linec), Ústí n/L – Chomutov – Karlovy Vary – N (Norimberk), Hradec králové – Olomouc – Přerov, Brno – Svitavy (Moravská Třebová), P (Katovice) – Ostrava – Olomouc – Brno – Břeclav, Lipník nad Bečvou – Přerov -Uherské hradiště – Břeclav – R (Vídeň), Zlín -S (Púchov), Ostrava -Třinec – S (Čadca). Pouze u dvou ROS jsou stanoveny konkrétní úkoly pro územní plánování: ROS2 – a/ vytvářet podmínky pro řešení protipovodňové ochrany, b/ vytvářet podmínky pro řešení negativních dopadů velkoplošné těžby surovin, ROS7 – vytvoření územních podmínek pro přestavbu úseků silnice I/13 mezi Ústím n/L a Chomutovem.

Navrhujeme:

- Do odstavce č. 37 doplnit definici rozvojové osy - „...kapacitní silnice nebo konvenční a vysokorychlostní železniční tratě...“.
- Bod 38 navrhujeme doplnit takto:
 - h) ochranu a rozvoj ploch a koridorů územních systémů ekologické stability a podporu praktické realizace prvků ÚSES
 - a doplnit v bodě 38:
 - b) rozvoj bydlení při upřednostnění rozvoje uvnitř zastavěného území, se současným rozvojem rozptýlené nabídky nákupních příležitostí a služeb v docházkové vzdálenosti a předcházení prostorově sociální segregaci,
 - c) nové využití nevyužívaných průmyslových, skladových, dopravních a jiných ploch, a současnou ochranu nezastavěných ploch před nekvalitními formami suburbanizace
- Do odstavce č. 38 dále navrhujeme doplnit kritéria:
 - pro rozhodování o změnách v území - „h/ přijaté krajské a obecní programy snižování emisí a imisí a aktuální Sdělení odboru ochrany ovzduší MŽP o hodnocení kvality ovzduší.
 - Ovlivnění vodního režimu krajiny a retence vody, vliv využití území na zachycování, či produkci skleníkových plynů
- (45) ROB6 – Ústí nad Labem, navrhujeme zvážit rozšíření ROB o Děčín a případně též o Mostecko (v PUR jako specifická oblast). Celkově se jedná o oblast se silnou koncentrací obyvatelstva a ekonomických aktivit, s obdobným vývojem a problémy. Přirozenými dopravními osami jsou silnice I/13 a železniční trať č. 130 a rovněž 132 (v současnosti se o ní vedou poněkud nezodpovědně diskuse o jejím zániku, přestože ze stanoviska ochránce ze dne 26. 8. 2008, sp. zn.: 2937/2007/VOP/MH vplývá, že by to byl nesprávný krok). Uvedené dopravní osy je nutné na regionální úrovni podporovat před dostředivými (D8, trať č. 090).
- (45) ROB6 – Ústí nad Labem, v rámci rozšířené ROB doplnit úkol pro územní plánování - „V návaznosti na ROS7 a rovněž nadmístní osu dle článku 173b/ (Ústí nad Labem – Liberec – Pardubice/Hradec Králové) vytvořit územní podmínky pro zkapacitnění silničního spojení Teplic a Děčína (I/13) (včetně zajištění plnohodnotného obchvatu Děčína, nikoliv zavedením I/13 do města), které nebude v konfliktu s železniční tratí č. 132.

- **(53) ROS2** – Vzhledem k stále vzrůstajícím objemům přepravy zboží mezi evropskými námořními přístavy v Německu a vnitrozemím (zejména Česká republika, Slovensko, Rakousko) je vhodné doplnit tento úkol pro územní plánování - „**Mimo zlepšování podmínek plavby na labské vodní cestě je nutné vytvářet územní podmínky pro případné zkapacitnění železniční dopravy mezi Děčínem a Pirnou v Německu.**

Další navržená doplnění k rozvojovým oblastem a osám

- V dalších částech navržené PÚR chybí koncepce pro zásadní netechnické sítě v území jako jsou územní systémy ekologické stability, síť velkoplošných chráněných území apod. Tyto sítě jsou zmiňovány pouze jako limity využití území, tedy jako omezení rozvoje. Dle našeho názoru je potřeba je zároveň vnímat jako nezastupitelnou podmínku územního rozvoje na úrovni rozvoje rozvojových oblastí. Navíc tyto ekologické sítě krajiny mají stejný význam pro rozvoj území a tvorbu a ochranu životního prostředí jako uváděné plochy a koridory technické infrastruktury a jsou z hlediska životního prostředí a kvality života druhým (přírodním) systémem rozvojových oblastí a os (s jiným typem rozvoje a jinými pozitivními výstupy pro okolní území, stejně jako pro soustavu rozvojových oblastí os popisovaných v PÚR). Ekologicky cenné plochy koridory by měly být vedeny na úrovni rozvojových oblastí (například národní parky a CHKO) a os (nadregionální biokoridory) a stanoveny směry jejich rozvoje vzhledem k jejich povaze (tedy posilování ekologické stability území, revitalizace, opětovné zpřírodňování apod.). Z tohoto důvodu navrhuje rozšířit PÚR o tyto skutečnosti:

- **I přes často nejasné vymezení nadregionálního ÚSES (na něž je v rámci podkladových dokumentů k PÚR upozorňováno) doplnit textovou a mapovou část vymezující síť nadregionálního ÚSES na území České republiky, zásady jeho ochrany při rozvoji území a základní postupy pro jeho rozvoj na úrovni krajů, případně povodí (regionální ÚSES) a lokální úrovni (obce – zejména ORP). Systém ÚSES navrhuje dále vložit do kontextu rozvojových oblastí a os a identifikovat společné postupy pro naplňování obou stránek rozvoje území. Zároveň navrhuje vložit síť ploch a koridorů ÚSES do kontextu ploch a koridorů dopravy a technické infrastruktury a identifikovat možné střety těchto dvou sítí a základě toho formulovat opatření či doporučení pro podrobnější zkoumání v rámci nižších nástrojů územního plánování (ÚPP a ÚPD krajů a obcí).**
- **Na základě dokumentu „Podklady a východiska Politiky územního rozvoje České republiky 2008“ doplnit i do samotné PÚR textovou a mapovou část vymezující síť velkoplošných chráněných území. V rámci PÚR pak stanovit základní zásady ochrany a rozvíjení této sítě a také dále řešeny potenciální střety s plochami a koridory dopravní a technické infrastruktury a formulována opatření.**
- **V rámci PÚR je také vhodné vymezit typy krajinných ekosystémů České republiky na příslušné míře podrobnosti (pro účely celorepublikového hodnocení) a jednotlivé ekosystémy hodnotit z hlediska služeb ekosystému (dle zprávy a metodiky Millennium Ecosystem Assessment – <http://www.maweb.org>, česká syntéza na <http://www.cuni.cz/COZP-152.html>). Je třeba stanovit hodnotu (včetně vyjádření v Kč)**

zásobovacích (potrava ze zemědělství, voda, elektrická energie apod.), regulačních (regulace škůdců, mikro-, topo- a mezoklimatické poměry), kulturních (rekreace, estetické a vzdělávací funkce) a podpůrných služeb ekosystémů (např. tvorba půdy, čištění vody apod.). Výsledek hodnocení ekosystémů v ČR by se měl promítnout do úkolů pro územní plánování v rozvojových osách, oblastech a specifických oblastech, stejně tak i pravidla pro využívání ploch a koridorů dopravní a technické infrastruktury by měla brát zřetel na co nejmenší poškození klíčových ekosystémů a snižování jejich hodnoty z hlediska poskytovaných služeb.

- V rámci PÚR by se mělo stát jedním z důležitých podkladů také hodnocení současné české krajiny. Jako zdroj takového hodnocení může sloužit Typologie české krajiny (Löw, Culek a kol.), Mapy krajinářského hodnocení okresů (Muranský, Nauman) a další mapové a textové podklady hodnotící krajinu a krajinný ráz. Tyto podklady by měli být dány do kontextu s rozvojovými oblastmi a osami a sloužit jako identifikace dalších úkolů pro územní plánování v těchto osách a oblastech. Zároveň je třeba dát typy krajiny do kontextu ploch a koridorů technické a dopravní infrastruktury.

2.5. Specifické oblasti

Specifické oblasti jsou vymezovány v územích, ve kterých se v porovnání s ostatním územím projevují problémy z hlediska udržitelného rozvoje. Přitom se jedná o území se specifickými hodnotami a problémy národního a nadnárodního významu přesahujícími většinou hranice jednoho kraje. Účelem vymezení je zviditelnění problému, na jehož řešení musí spolupracovat kraje, ministerstva a další správní úřady. PÚR ČR 2008 vymezuje sedm SOB: Šumava, Beskydy, Jeseníky – Králický Sněžník, Karvinsko, Mostecko, Krušné hory a Krkonoše – Jizerské hory. 40

1) Šumava

(69) SOB 1 - Šumava

- **Upravit kritérium d/ pro rozhodování o změnách v území - „přírodě blízkou obnovu lesních porostů“, obdobně úkol g/ pro územní plánování - „vytvářet územní podmínky pro přirozenou obnovu porostů“.**

2) Beskydy

(70) SOB2 – Beskydy

Potenciálně sporná je těžba černého uhlí, která je jednak jedním z důvodů pro vymezení SOB, jednak je uvedena i mezi kritérii pro rozhodování o změnách v území. Těžba černého uhlí v Beskydech ovšem při dodržení specifických opatření nemusí představovat zásadní zásah do životního prostředí.

Navrhujeme:

- **Doplnit mezi úkoly pro ministerstva a další správní úřady - „podporovat rozvoj ekologického zemědělství“**
- **Bod 70 Kriteria a podmínky pro rozhodování písm. e) – navrhujeme toto znění:**

- e) rozvoj ekologického zemědělství, přírodě blízkého (multifunkčního) lesnictví a diverzifikovaného dřevozpracujícího průmyslu
- Úkoly pro ministerstva a jiné správní orgány:
Navrhujeme nové znění bodu a) a b):
 - a) při tvorbě rezortních koncepcí zohlednit specifika oblasti a cílenými programy podporovat zejména restrukturalizaci ekonomiky, ekologické formy zemědělství a lesnictví, rekreace, turistiky a cyklistiky, zpracování místních surovin, diverzifikovaný dřevozpracující průmysl a rozvoj řemesel a lidové umělecké a řemeslné výroby.
 - b) při tvorbě rezortních dokumentů zohlednit specifika oblasti a cílenými programy podporovat rozvoj ekologických forem dopravy, především na území intenzivně využívaných částí CHKO Beskydy, zejména veřejné hromadné dopravy pro rekreační využití oblasti a eliminovat bariérový efekt silnic vyšší třídy.
 - Nový bod c)
 - c) při tvorbě rezortních dokumentů zohlednit specifika oblasti a stanovit limity pro zástavbu ve volné krajině tak, aby byla zachována turistická atraktivita oblasti. Zachovat prostupnost krajiny a minimalizovat rozsah fragmentace, aby nedošlo k zániku migračních koridorů velkých šelem, které jsou pro oblast specifické a přitahují turistický ruch.

Dále navrhujeme v PÚR zohlednit:

Na vytyčeném území se nachází největší Chráněná krajinná oblast v ČR, a jedná se navíc o ⁴¹ území, patřící do celoevropské soustavy chráněných území Natura 2000: Jsou zde vyhlášeny 2 tzv. ptačí oblasti a evropsky významná lokalita. V evropsky významné lokalitě Beskydy jsou jedním z předmětů ochrany tři druhy velkých šelem – vlk obecný, rys ostrovid a medvěd hnědý – zákonem chránění živočichové, kteří se společně vyskytují pouze v Beskydech. Mají zvláštní prostorové nároky, pohybují se na stovkách kilometrů čtverečních a navíc z větší části náleží do oblasti mimořádně významné z hlediska migrace velkých savců (Hlaváč & Anděl 2001), tuto skutečnost však PUR 2008 bohužel nerespektuje. Přítomnost velkých šelem jako vrcholových predátorů je pak důležitá pro přírodní rovnováhu v lesních ekosystémech a klíčová pro biodiverzitu v dané oblasti.

Přitom stávající plán na budování dopravní infrastruktury v této oblasti přetíná a těsně ohraničuje celistvé území výskytu velkých šelem (koridory R49, S2, S6). Jedná se ovšem o mimořádně cenné území republikového významu s potřebou zachování životaschopných populací velkých šelem, a tedy i migrace z- a do okolních oblastí. Je proto nezbytné, aby v jednotlivých v kritériích, podmínkách a úkolech byla tato skutečnost zohledněna a byl i navržen způsob rozvoje cenných přírodních hodnot území. Současný návrh řeší na různých úrovních pouze rozvoj hospodářský.

Pokud nebudou konkrétní opatření respektovat dochované přírodní hodnoty, PUR se dostane do rozporu jednak s vlastním zadáním, ale také i s mezinárodními úmluvami:

Například republiková priorita č. 23, str. 14 („při umísťování dopravní a technické infrastruktury zachovat prostupnost krajiny a minimalizovat rozsah fragmentace krajiny“) nebo 1.2 Vazby PUR na mezinárodní smlouvy (bod 7, str. 8): „PUR (...) zohledňuje požadavky na udržitelný rozvoj území a územní soudružnost, které pro Českou republiku vyplývají z mezinárodních smluv, z členství v mezinárodních organizacích (OSN, OECD, Rada Evropy a Evropská unie, a dalších mezinárodních dohod, smluv a úmluv, vztahujících se k územnímu rozvoji, ve kterých je Česká republika jednou ze smluvních stran.“

Kromě již zmíněné soustavy Natura 2000 a tzv. směrnice o stanovištích (č. 92/43/EEC) se jedná například o *Úmluvu o biologické rozmanitosti*, článek 8, Ochrana „in situ“: (c) „Bude regulovat nebo pečovat o biologické zdroje významné pro ochranu biodiverzity, ať již v chráněných územích nebo mimo ně, se záměrem zajistit jejich ochranu a trvale udržitelné využívání, (d) „Bude podporovat ochranu ekosystémů a přírodních stanovišť a udržování životaschopných populací druhů v jejich přirozeném prostředí.“ Dalším mezinárodním dokumentem je *Úmluva o ochraně Evropské fauny a flóry a přírodních stanovišť*, Kapitola I Článek 3, odst. 1: Každá ze smluvních stran podnikne kroky k prosazení své celostátní politiky pro zachování divoké flóry a fauny a přírodních stanovišť, se zvláštním zřetelem k ohroženým a zranitelným druhům, zvláště k endemickým, a k ohroženým stanovištím, v souladu s ustanoveními této Úmluvy. Stejně tak *Rámcová úmluva o ochraně a udržitelném rozvoji Karpat*, článek 4, odst. 1: Strany přijmou vhodná opatření k zajištění vysoké úrovně ochrany a trvale udržitelného využívání přírodních a polopřírodních stanovišť, jejich kontinuity a spojitosti, a rostlinných a živočišných druhů charakteristických pro Karpaty, zejména **ochrany ohrožených a endemických druhů velkých šelem.**

Navrhujeme toto nové znění bodů b) a d)

b) rozvoj přírodně šetrné rekreace,

d) rozvoj veřejné dopravy zejména v příhraničních oblastech,

Navrhujeme zařadit nový bod f)

f) rozvoj ekologického zemědělství a diverzifikovaného dřevozpracujícího průmyslu.

Odůvodnění:

Ad. b)

Toto znění klade větší rozvoj rekreace šetrné k životnímu prostředí (pěší turistika na koni a na kole po vyznačených trasách), protože neusměrněná rekreace (sjezdové tratě, noční osvětlení, lanovky, cyklokros) může přírodu a její hodnoty poškozovat.

Ad. d)

Je nezbytné si uvědomit, že příhraniční oblasti většinou leží v CHKO Beskydy a dopravní dostupnost v této oblasti je dostatečná, o čemž svědčí mimo jiné značný počet motorových vozidel a

motocyklů mimo přístupné cesty. Problémem není dopravní dostupnost, ale v některých oblastech malý počet spojů hromadné dopravy, který stimuluje větší využívání osobní dopravy a zatěžuje okolní životní prostředí.

Ad. f)

Se stoupajícím zájmem o produkty ekologického zemědělství se zvyšuje i zájem o dřevo z přírodě blízce obhospodařovaných lesů (certifikát FSC), využívající stanovištně odpovídající druhy dřevin, maloplošné až výběrné způsoby hospodaření a přirozenou obnovu. To přivádí do dřevozpracujícího průmyslu jiné sortimenty, frekvenci dodávky apod. Je proto nezbytné dřevozpracující průmysl diverzifikovat.

Požadujeme dále doplnit:

g) dopad záměru na celistvost území, zachování krajinného rázu a dopad záměru na migrační propustnost území pro velké savce

Dále navrhuje doplnit:

Úkoly pro územní plánování: V rámci územně plánovací činnosti kraje a koordinace územně plánovací činnosti obcí

d) vytvářet územní podmínky pro rozvoj rekreace, zejména mimo hlavní střediska

Nové znění bodu d):

d) vytvářet územní podmínky pro rozvoj přírodě šetrné rekreace a vymezit území klidu

Zdůvodněno výše, navíc není vhodné podporovat rozvoj rekreace mimo hlavní střediska, naopak je potřeba stanovit nějaké limity rekreace a vymezit „klidové území“, jinak řada ohrožených živočichů vyžadující klid (medvěd, rys, tetřev, jeřábek) z Beskyd vymizí.

Nový bod g):

g) vytvářet územní podmínky pro zajištění migrace velkých savců, především vlka, rysa a medvěda

Úkoly pro ministerstva a jiné ústřední správní úřady:

b) při tvorbě rezortních dokumentů zohlednit specifika oblasti a cílenými programy podporovat rozvoj ekologických forem dopravy, především na území intenzivně využívaných částí CHKO Beskydy, zejména veřejné hromadné dopravy pro rekreační využití oblasti a eliminovat bariérový efekt silnic vyšší třídy.

3) Jeseníky – Kralický Sněžník

(71) SOB 3 Jeseníky – Kralický Sněžník

➤ Důvody vymezení:

Navrhujeme nové znění bodu a)

- a) Potřeba posílit zaostávající sociální a ekonomický rozvoj, který patří k nejslabším v ČR a napravit strukturální postižení ekonomiky s mnohými stagnujícími odvětvími hospodářství. Vzhledem k velkým zásobám dřeva a klimatickým podmínkám, nevhodným pro intenzivní zemědělství, je potřeba podpořit především rozvoj přírodě blízkého (multifunkčního) lesního hospodaření a diverzifikovaného dřevozpracujícího průmyslu a ekologicky šetrné „měkké“ turistiky (cestovního ruchu).

Úkoly pro územní plánování:

Navrhujeme nové znění bodu d):

- d) vytvářet územní podmínky pro rozvoj dřevozpracujícího průmyslu, přírodě blízkého (multifunkčního) lesního hospodaření a ekologického zemědělství, zejména vymezením vhodných území pro tyto aktivity, a ekologicky šetrné „měkké“ turistiky (cestovního ruchu)

Připomínka k bodu f)

- f) prověřit v územně plánovací dokumentaci krajů možnosti využití rekreačního potenciálu na území horských masivů Jeseníků a Kralického Sněžníku pro rozvoj „měkké“ turistiky.
 - Poznámka: Stavba nových sjezdovek negativně ovlivňuje protipovodňovou funkci horských povodí a otvírá krajinu erozi. Změna klimatu vyžaduje energeticky náročné zasněžování.

44

Požadujeme doplnit nový bod:

- Provéřít možnost návrhu oblastí a opatření pro přirozenou akumulaci a retenci vody.
-
- Úkoly pro ministerstva a jiné ústřední správní úřady:

Navrhujeme nové znění bodu a):

- a) při tvorbě rezortních koncepcí zohlednit specifika oblasti a cílenými programy podporovat zejména restrukturalizaci ekonomiky, ekologické formy zemědělství a lesnictví, rekreace, „měkké“ turistiky a cyklistiky (a podobné sporty, příp. jezdeckví na koních v přírodě atd.), zpracování místních surovin, diverzifikovaný dřevozpracující průmysl a rozvoj řemesel a lidové umělecké a řemeslné výroby.

4) Společně u specifických oblastí Jeseníky a Kralický Sněžník, Beskydy a Šumava

Navrhujeme tuto změnu:

Vyjmout body formulované ve smyslu „vytvářet územní podmínky pro rozvoj zimní rekreace“

Odůvodnění:

Znění bodu evokuje svou formulací především výstavbu lyžařských areálů, jejichž výstavba je z mnoha hledisek kontraproduktivní.

- V důsledku klimatických změn dochází k úbytku počtu dnů s přirozenou sněhovou pokrývkou, a to přináší nutnost umělého zasněžování, jež klade značné nároky na spotřebu elektrické energie a vody.
- Narušení souvislého lesa zhoršuje odtokové poměry a zvyšuje riziko povodní a eroze, stejně jako nebezpečí větrných kalamit v sousedních porostech.
- Tlak na výstavbu lyžařských areálů často narušuje celistvá území s velkým významem pro zachování druhové i ekosystémové biodiverzity.

2.6. Řešení problematiky zastavování volného území, suburbanizace a urban sprawl

2.6.1. Obecná část

- 1) Nekoordinovaný a neregulovaný nárůst rezidenční a pracovní funkce zejména v prostorech, které PÚR vymezuje jako rozvojové oblasti, vede k řadě disparit v obslužných infrastrukturách, k enormnímu nárůstu nároků na dopravní a technické infrastruktury, k rostoucí zátěži přírodního prostředí a k prostorové sociální segregaci. Nelze přitom reálně očekávat, že k preventivním opatřením přistoupí veřejná správa respektive územní plánování na regionální nebo lokální úrovni sama.

Navrhované řešení

- **Do jednotlivých kapitol PÚR 2008 vhodně zakomponovat následující zásady územního plánování, které by stanovily pravidla pro vytváření ZÚR krajů:**
 - Podmínit plánovaný nárůst obytné funkce v obcích dostatečnou rezervou kapacity technických infrastruktur (zejména zásobování vodou, ČOV, retenční kapacita recipientu) a pěší dostupností zařízení základních občanských infrastruktur, zejména mateřských a základních škol či zdravotnických zařízení se základní lékařskou péčí. Kapacity technických infrastruktur předběžně posuzovat v ÚAP na úrovni územního obvodu ORP popřípadě celé rozvojové oblasti.
 - V rozvojových oblastech navíc podmínit velký plánovaný nárůst obytné funkce v obci (například > 10%) polohou obce na kapacitním tahu kolejové veřejné dopravy a dostupností stanic této dopravy z rozvojových lokalit.

Připomínky k návrhu Politiky územního rozvoje 2008

- V rozvojových oblastech přesahujících hranice kraje (Rozvojová oblast Praha a Rozvojová oblast Hradec Králové / Pardubice) požadovat ustavení koordinačního útvaru pro plánování rozvojové oblasti, pořizovat ÚAP ve vzájemné koordinaci (poskytování dat).
- 2) S problémem suburbanizace a urban sprawl souvisí též extenzivní stavební využívání území. PÚR je jediným nástrojem územního plánování, který může opravdu účinně cestou ex-ante regulace podílu rozvoje v zastavitelných a přestavbových plochách snížit ekologické zatížení krajiny a předejít nadměrným sociálním a ekonomickým nákladům spojeným s extenzivním rozvojem zejména obytné funkce.

Navrhované řešení:

- Obdobně jako je tomu například ve Velké Británii stanovit závazné minimální podíly rozvojových ploch bydlení v přestavbových územích. Tyto normativy vztažené na územní obvody ORP uplatňovat při pořizování územních plánů a jejich dodržování prověřovat v pravidelných aktualizacích ÚAP a při pravidelném vyhodnocování ÚP.
- Aktivní politika usměrňování a regulace velkých komerčních investic
 - Velké komerční investice (nákupní a zábavní parky, kancelářské parky a logistická centra) zejména mimo jádra měst zásadním způsobem ovlivňují sídelní strukturu a pohyb lidí, surovin a zboží v prostoru, a tím i nároky na infrastruktury. Vznik těchto investic dále zásadně ovlivňuje ekonomickou životaschopnost a konkurenceschopnost stávajících obchodních a dalších dotčených zařízení popřípadě (u investic směřujících do 46 předměstských lokalit) celých center měst.

Navrhované řešení:

- Připustit vznik velkých komerčních investic regionálního respektive nadregionálního významu pouze v lokalitách předem vymezených ZÚR (podle rozsahu těchto lokalit a jejich očekávaného dopadu) a za podmínek stanovených v PÚR / ZÚR.
- Pro jednotlivé investice ve vymezených lokalitách vyžadovat provádění posouzení SIA a na základě posouzení ekonomické proveditelnosti uzavírat s investory dohody o participaci na infrastrukturních nákladech spojených s investicí (investičních i provozních).

- 3) Posilování sociální soudržnosti a předcházení prostorové sociální segregaci

PÚR nereaguje na doporučení Lipské charty o udržitelných evropských městech citované v části III odstavci 26: „*aby byla věnována zvláštní pozornost znevýhodněným čtvrtím v kontextu města jako celku*“. Z návrhu nové PÚR se bez náhrady vytratila Republiková priorita 29 z PÚR 2006: „*Předcházet při změnách nebo vytváření urbánního prostředí prostorově-sociální segregaci s negativními vlivy na sociální soudržnost obyvatel*“.

Navrhované řešení:

- Sledovat v ÚAP a vyžadovat v RP a ÚP, aby byly na úrovni městských částí, obcí a územních obvodů ORP plánovány ve vyváženém poměru rozvojové lokality pro bydlení všech sociálních skupin obyvatel.
- Sledovat v ÚAP a vyžadovat v RP a ÚP, aby byla na úrovni městských částí, obcí a územních obvodů ORP plánována a následně realizována potřebná zařízení občanských infrastruktur pro všechny skupiny obyvatel a aby byla zajištěna jejich dobrá dopravní dostupnost veřejnou hromadnou dopravou.

2.7. Ochrana ovzduší a ochrana před hlukem

2.7.1. Obecná část - znečištění ovzduší

Z aktuální Zprávy o stavu životního prostředí (za rok 2006) vyplývá, že znečištění ovzduší se v České republice nadále zhoršuje. Jedním z nejvíce zasažených měst je Praha, kde hlavním zdrojem znečišťování ovzduší je automobilová doprava. Znečištění ovzduší způsobené dopravou má významný vliv na zdraví. Městské ovzduší ovlivněné výfukovými plyny má na lidské zdraví podobné účinky jako cigaretový kouř. Výfukové plyny motorových vozidel jsou směsí chemických látek, jejichž složení závisí na druhu paliva, typu a stavu motoru a případném užití zařízení na snížení emisí (filtrů u aut na naftu nebo katalyzátorů u aut na benzín).

Citlivějšími skupinami lidí vůči negativním účinkům výfukových plynů jsou zejména děti a staří lidé, stejně tak jako osoby s dýchacími nebo srdečními chorobami. Malé prachové částice (někdy nazývané též jako polévatý prach) jsou jedněmi z nejvíce zdraví nebezpečných emisí – ve velkých městech způsobují více úmrtí, než dopravní nehody. Jsou extrémně nebezpečné proto, že kvůli své nepatrné velikosti mohou pronikat do nejmenších cév v plicích a usazovat se v nich. Částice polévatého prachu jsou tvořeny směsí různých druhů látek včetně sazí, síranů, kovů a solí.

2.7.1.1. Návrhy řešení

- Znečištění ovzduší je závažným národním i mezinárodním (evropským) problémem, který musí být řešen na obecné úrovni právě v PÚR. Proto musí PÚR zahrnout všechny opatření ke snížení emisí, která jsou definována v Národním programu snižování emisí.
- Dále je nezbytné, aby v PÚR bylo jako jeden ze základních úkolů pro územní plánování krajům uloženo, aby při pořizování zásad územního rozvoje respektovaly všechny opatření směřující ke snižování emisí, která jsou obsažena v krajských plánech snižování emisí, a aby k tomuto učinily všechny potřebné kroky.
- Dále musí PÚR krajským úřadům a krajům uložit, aby při pořizování zásad územního rozvoje respektovaly emisní limity (§ 6 odst. 1 zák 86/2002 Sb.: *Imisní limity jsou závazné pro orgány ochrany ovzduší při jejich činnosti*) a aby přijaly v zásadách územního rozvoje všechna nezbytná opatření směřující ke splnění této povinnosti. Orgány veřejné správy mají povinnost zpracování koncepčních dokumentů ke zlepšení kvality ovzduší – konkrétně programy snižování emisí (národní, krajský, případně též místní), programy ke zlepšení kvality ovzduší

(zóny a aglomerace) a akční plány (krajské a místní). Ze všech těchto dokumentů musí orgány veřejné správy vycházet při své činnosti, pro územní plánování, umístování a povolování staveb je tato povinnost *expressis verbis* stanovena v ustanovení § 6 odst. 7.

- S tím souvisí povinnost vycházet při vymezování rozvojových os a rozvojových ploch jak v PÚR, tak v zásadách územního rozvoje z faktické imisní situace v území. Pokud je některý ze závazných limitů již překročen nebo by díky příspěvku nového provozovatele došlo k překročení, umístění nového zdroje je možné pouze za podmínek, že provozovatel prokáže, že i s jeho příspěvkem dojde díky naplňování programu snižování emisí k dodržování všech limitních ukazatelů. V opačném případě nemůže být umístění nového zdroje v lokalitě povoleno.

2.7.2. Hluk

2.7.2.1. Úvod

V České republice je hlukem nejvíce postiženo město Praha. V Praze je nadlimitním hlukem zasaženo 12,9 % obyvatel, tedy téměř 120.000 lidí (viz Analýza strategických hlukových map, která je od února 2008 zveřejněná zde <http://www.hluk.eps.cz>).

Konkrétní nejvíce problematické lokality lze snadno identifikovat právě ze strategických hlukových map, vypracovaných Ministerstvem zdravotnictví. Lékařské i statistické studie dokazují, že dlouhodobá expozice hluku vede k poškození zdraví (úzká vazba mezi počtem osob obtěžovaných venkovním hlukem a počtem osob s poruchami spánku, úroveň nemocnosti na civilizační choroby; srov. údaje Státního zdravotního ústavu Praha (SZÚ) ze Systému monitorování zdravotního stavu obyvatelstva ČR). Hluk má poměrně významný vliv na psychiku jednotlivce a často způsobuje únavu, depresi, rozmrzelost, agresivitu, neochotu, zhoršení paměti, ztrátu pozornosti a celkové snížení výkonnosti. Dlouhodobé vystavování nadměrnému hluku pak způsobuje hypertenzi (vysoký krevní tlak), poškození srdce včetně zvýšení rizika infarktu, snížení imunity organismu, chronickou únavu a nespavost. Výzkumy prokázaly, že výskyt civilizačních chorob přímo vzrůstá s hlučností daného prostředí.

Hlukové mapování odhalilo některé velmi znepokojivé údaje. Především pak potvrdilo obecně známý fakt, že největším zdrojem hluku v České republice je silniční doprava. Její příspěvek více jak 95% na celkové hlukové zátěži je zcela výmluvný. Naopak doprava železniční se na hlukové zátěži podílí zcela minimálně (přitom ve velkých městech jako je Praha či Brno lze potenciál železniční dopravy pro tato města v osobní dopravě využít ještě více, nikoliv jen v rámci IDS).

Rovněž výsledkům v dalších uvedených kritériích – tedy celkový počet hlukem obtěžovaných obyvatel v městech a obcích a počet rušených obyvatel přepočtený na celkový počet občanů obce – je třeba věnovat zvýšenou pozornost jako relevantním údajům pro další postup v boji proti nadměrnému hluku. Kvalita života v obcích, ve kterých více než čtvrtina obyvatel žije obtěžována nadměrným hlukem, je zásadním způsobem narušena. Tato situace dotčeným obcím brání v rozvoji svého země. Vyloučit nelze ani postupné vylidňování či prohlubování sociální diverzifikace obsazováním nejvíce zasažených lokalit sociálně slabými vrstvami obyvatel.

K tomu dodáváme, že i Veřejný ochránce práv opakovaně konstatoval, že ve vyspělých státech je dnes obecně přijímáno, že je zapotřebí automobilovou dopravu určitým způsobem aktivně regulovat. Za

tím účelem pak má být uplatňována řada opatření, počínaje povolováním nových objektů jen tehdy, pokud jsou dosažitelné veřejnou dopravou (zde lze využít i stanovení povinnosti, aby se investoři podíleli na investicích do veřejné dopravy), přes cílené omezování parkovacích míst (přerozdělení uličního prostoru ve prospěch chodců a cyklistů, přehodnocení výstavby hromadných garáží v dopravně zatížených lokalitách), regulaci vjezdu do center měst až po uplatňování režimu pomalé jízdy v obytných čtvrtích.

Současně kritizoval, že ze strany státních orgánů přitom stále chybí jasné zadání, jakým způsobem se má problém zvýšené intenzity automobilové dopravy řešit. Ochránce v uplynulém roce opakovaně apeloval na reprezentace obcí, krajů a státu, aby se aktivně zasazovaly za přijímání relevantních opatření. Přitom jako zcela nesprávnou vnímá argumentaci některých samospráv, že je zapotřebí nejprve dokončit naplánovanou kapacitní infrastrukturu, a teprve poté lze uvažovat o určitých formách regulace automobilové dopravy (např. zavedení mýtného v Praze podmiňovat až dobudováním rychlostního okruhu R1, který vnitroměstskou dopravu sníží jen omezeně a až za několik desetiletí).

2.7.2.2. Návrhy řešení

- **PÚR musí stanovit opatření ke snížení hlukové zátěže a definovat další vhodná opatření**
- **Kraje musí při pořizování ZÚR převzít opatření ke snížení hlukové zátěže a definovat další vhodná opatření definovaná v PÚR. Kraje musí přijmout další opatření na úrovni podrobnosti ZÚR.**
- **Kraje při pořizování ZÚR musí vycházet z údajů ze strategických hlukových map a zabránit dalšímu nárůstu hlukové zátěže při rozvoji lokalit, kde jsou překračovány mezní hodnoty.**
- **Kraje při pořizování ZUR musí zahrnout (převzít) vymezení tichých oblastí v krajinně stanovených vyhláškou MŽP a tichých oblastí v aglomeracích**
- **Stanovit pro kraje úkol v oblasti snižování intenzit hluku při pořizování zásad územního rozvoje, tzn. při vymezování rozvojových os a ploch vycházet ze stavu hlučnosti v území. Pokud je některý ze závazných limitů již překračován nebo by díky příspěvku nového provozovatele došlo k překročení, umístění nového zdroje je možné pouze za podmínek, že provozovatel prokáže, že i s jeho příspěvkem dojde díky naplňování akčního plánu snižování hlukové zátěže k dodržování všech limitních ukazatelů. V opačném případě nemůže být umístění nového zdroje v lokalitě povoleno.**

2.7.2.3. Akční plány a integrované programy snižování emisí

Výsledky hlukového mapování jsou podstatné pro další fáze odstraňování hlukové zátěže. Na strategické hlukové mapy podle evropské legislativy navazují tzv. akční plány snižování hlukové zátěže. Akční plány mají prioritně obsahovat nástroje na řešení situace v oblastech, kde hlukové mapy zjistily překročení mezních hodnot hluku. Akční plány pořizuje Ministerstvo dopravy pro hlavní pozemní komunikace a železnice a krajské úřady pro aglomerace. Akční plány musí obsahovat konkrétní opatření ke snižování hlukové zátěže v určité lokalitě (např. ulice, čtvrť či celá obec) a konkrétní časový harmonogram. Nad rámec připomínek k návrhu PUR 2008 upozorňujeme na to, že připomínky, které

veřejnost zaslala k návrhům akčních plánů, byly vypořádány neuspokojivě. Viz <http://www.mdcrcz/> a je tudíž nezbytné problematiku řešit znovu a tedy přinejmenším na úrovni Politiky.

Hlukové akční plány (AP) a Integrované programy snižování emisí (IPSE) mají řadu společných znaků (základ v právu ES, charakter koncepčních dokumentů, zapojení veřejnosti a zejména nutný vztah k územním plánům). Společným jmenovatelem jsou i konkrétní opatření, která zároveň snižují hluk i emise. Bohužel, dosud nejsou tyto nástroje navzájem koordinované (účelně propojované).

Výsledky IPSE a celková imisní situace se nepromítají do procesu územního plánování, takže výsledkem je pak kumulace škodlivých záměrů v určitých lokalitách a nadlimitní hodnoty imisí. Stejný osud lze očekávat i u akčních plánů snižování hlukové zátěže. Právní nezávaznost obou nástrojů má zcela zásadní vliv na jejich efektivitu i nazírání ze strany pořizovatelů a další orgánů veřejné správy.

Koncepční dokumenty v oblasti ochrany ovzduší (programy snižování emisí) jsou v současné době zcela neefektivními nástroji pro snižování imisního zatížení, stejný osud lze očekávat i u akčních plánů snižování hlukové zátěže. Účast veřejnosti při přijímání těchto dokumentů je nulová (IPSE) nebo velmi formalizovaná (AP), což potvrzují i naše zkušenosti z jiných procesů – EIA, územní plánování – kde má být zapojena veřejnost do rozhodování). Pořizovatelé obou koncepčních nástrojů by tedy měli aktivně koordinovat navrhovaná opatření (win-win solutions).

Výsledky IPSE a celková imisní situace se *nepromítá do procesu územního plánování*, výsledkem je pak kumulace škodlivých záměrů v určitých lokalitách a nadlimitní hodnoty imisí. Stejný osud lze očekávat i u akčních plánů snižování hlukové zátěže.

AP a IPSE jsou koncepční dokumenty, které jako takové nejsou závazné. Proto se konkrétní obsah obou těchto nástrojů musí projevit v závazné koncepci, kterou je logicky *proces a výsledky územního plánování*. AP a IPSE se musí stát relevantními podklady pro zásady územního rozvoje a následně územní plány obcí.

- **Navrhujeme, aby Politika územního rozvoje stanovila v této oblasti jasné úkoly pro krajské úřady při pořizování zásad územního rozvoje.**

2.8. Ochrana vodních poměrů

2.8.1. Obecné připomínky

V úvodní části nutno zmínit nezbytnost koordinovat územní plánování se vznikajícími Plány oblastí povodí – zejm. co se týče vymezení tzv. území určených pro rozliv povodní a rovněž nezbytnost stanovit záplavová území v plném rozsahu včetně nezastavitelných území v jejich rámci (Viz. Text kurzívou níže). Pojem „záplavová území“ je nově zaveden ustanovením § 66 vodního zákona (č. 254/2001 Sb.) a jedná se o administrativně určená území, která mohou být při výskytu přirozené povodně zaplavena vodou. Rozsah záplavových území je povinen stanovit na návrh správce vodního toku vodoprávní úřad.⁷

⁷ Viz: <http://atelier.ecn.cz/ukaz.php?co=rozbory&id=5>

2.8.2. Konkrétní připomínky:

1) Bod (26)

Navrhujeme doplnit:

Vymezovat nezastavitelné plochy v záplavových územích a dále území určená k rozlivům povodní a jen výjimečně zastavitelné plochy v záplavových územích a umisťovat do ní veřejnou infrastrukturu financovanou z veřejných prostředků jen ve zcela výjimečných a zvláště odůvodněných případech. Vymezovat a chránit zastavitelné plochy pro přemístění zástavby z území s vysokou mírou rizika vzniku povodňových škod (viz také čl. 27 PÚR ČR 2006).

2) Kapitola 3. 2. – Koncepce

Navrhujeme do bodu „Kritéria a podmínky pro rozhodování o změnách v území“ doplnit tento text:

- plánovat novou zástavbu mimo nivy vodních toků a záplavová území.

3) Do úkolů územního plánování pro každou z rozvojových oblastí navrhujeme zařadit tyto body:

- a. Vytvářet územní podmínky pro neškodný rozliv povodní mimo zastavěná území, pro tvorbu lesoparků a rozlivových zón s přírodně rekreačním využitím v sídlech situovaných v záplavových územích a dále vytvářet podmínky pro revitalizaci řek a mokřadů.
- b. Při plánování nové zástavby důsledně uplatňovat moderní metody zachycování přívalových vod a snižování odtoku ze zpevněných ploch (vegetační střechy, zasakovací pásy, vodní rezervoáry, rybníčky apod.)

51

4) Bod (167) Vodní hospodářství

a) Území určená k rozlivům povodní

Požadujeme (stejně jako v dřívější verzi připomínek) doplnit další kategorii územní ochrany:

(168): Území určená k přirozeným rozlivům povodní - s následujícím obsahem:

Vymezení:

Plochy morfologicky a hydrologicky vhodné pro přirozené rozlivy povodní mimo zastavěná území pro budoucí využití omezeného vodního bohatství a pro posílení přirozené infiltrace povrchové vody, jako neekonomičtějšího nástroje v boji proti suchu a povodním na území České republiky.

Důvody vymezení:

Územní ochrana nezastavěných záplavových území, vhodných k obnově inundace a revitalizace vodních toků výrazně přispěje ke zlepšení kvality povrchové i podzemní vody a zvýšení retence vody, jež jinak rychle opouští naše území. Důsledná ochrana a revitalizace těchto území je nezbytná z důvodu prevence důsledků klimatické změny v příštích dekádách.

Kritéria pro rozhodování o změnách v území:

Zajištění územních rezerv u lokalit vhodných pro přirozený rozliv povodní před jinými aktivitami, které by mohly ztížit nebo znemožnit obnovu inundace (přirozený rozliv povodní).

Úkoly pro územní plánování:

Zajistit územní rezervy pro přirozený rozliv povodní v územně plánovací dokumentaci.

b) Lokality akumulace povrchových vod

Dostí kontroverzním projektem je stanovení vhodných ploch pro akumulaci povrchových vod (LAPV), byť v návrhu PÚR nejsou vyjmenovány konkrétní plochy pro umístění nádrží, veškeré dosud zveřejněné varianty se vyznačují významnými vlivy na životní prostředí, zejména byl prokázán pravděpodobný významný vliv na lokality Natura 2000. Vymezení LAPV je jedním z opatření stanovených Plánem hlavních povodí - do poloviny roku 2009 má být MZE aktualizován seznam konkrétních lokalit vhodných pro vybudování nádrží. Předpokládá se, že seznam bude vyhlášen nařízením vlády a tak zajištěna územní ochrana (do té doby nutná novela vodního zákona).

Omezení vodního hospodaření v ploše povodí a obhospodařování vodních zdrojů na území vhodná pro výstavbu vodních děl a umělou akumulaci vody odporuje závazkům integrovaného plánování, ohrožuje biodiverzitu a stabilitu vodních ekosystémů, rovněž velmi účelově a zkreseně zneužívá tématu klimatických změn. Je proto nezbytné vytvořit i kategorii chráněných oblastí pro přirozenou akumulaci povrchových vod, jako jsou např. zaplavované lužní lesy, mokřady a nivní louky.

U záměru LAPV (167) navrhujeme doplnit podmínku pro rozhodování o změnách v území, resp. úkol pro územní plánování - „Vzhledem k předpokládaným významným vlivům na životní prostředí musí být každý jednotlivý návrh na vybudování retenční nádrže posouzen z hlediska vlivu na udržitelný rozvoj (ekologie, ekonomická a sociální hlediska), bez tohoto posouzení není možné návrhy promítat do ZUR ani stanovovat jakoukoliv územní ochranu“.

2.9. Koridory a plochy technické infrastruktury a limity těžby

Technická infrastruktura je součástí veřejné infrastruktury a má národní a nadnárodní význam. Jelikož vedení technické infrastruktury zakládá územní limity (ochranná pásma), je nutné umístování infrastruktury koordinovat s dalšími zájmy, zejména dopravní infrastrukturou. V rámci PÚR jsou vymezeny objekty elektroenergetiky, plynárenství, vodního hospodářství, odpadového hospodářství a přepravy produktů (dálkovody).

Většina záměrů na výstavbu vedení vysokého napětí představuje pouze posílení stávajících tras, pouze ve třech případech se jedná o zcela nový koridor: E1 (400 kV Otrokovice -Vízovice -S), E7 (2x 400 kV Temelín – Havlíčkův Brod) a E8 (400 kV Rohatec – Otrokovice). Dále je stavěna obnova významných stávajících energetických zdrojů včetně vyvedení výkonu (E4a) a výstavba zcela nového zdroje Blahutovice (původně plánováno jako JE) včetně vodní nádrže (E4b).

Plynárenství stanovuje deset nových záměrů VVTL plynovodů a jeden podzemní zásobník, dálkovody jsou zastoupeny čtyřmi záměry. Vodní hospodářství stanovuje vhodné plochy pro akumulaci povrchových vod (LAPV) ovšem bez vymezení konkrétních lokalit a rovněž bez přesného vymezení jsou stanoveny plochy a koridory vodovodů a kanalizací (VKPV).

V odpadovém hospodářství je vymezeno 6 lokalit pro potenciální vybudování úložiště vysoce radioaktivních odpadů.

2.9.1. Konkrétní připomínky

1) Plošný rozsah liniových staveb technické infrastruktury je ve většině případů nevýznamný, vlivy na životní prostředí vznikají pouze při výstavbě. Samotný provoz je většinou bez vlivů, pouze při průchodu nadzemního vedení vysokého napětí přes lesní porosty je nutné trvalé odlesnění (resp. udržování vegetace o určité maximální výšce). U nových staveb nadzemního vysokého napětí je vždy nutné velmi pečlivě posuzovat vliv stavby na krajinný ráz, zejména v oblastech s vyššími nároky na ochranu krajinného rázu (např. v národních parcích či CHKO), ze záměrů stanovených PÚR se jedná o: E1 a E7.

- Z důvodu možného významného vlivu na krajinný ráz navrhuje u záměrů E1 (139) a E7 (146) doplnit podmínku pro rozhodování o změnách území, resp. úkol pro územní plánování - „Vzhledem k předpokládanému významnému vlivu na krajinný ráz prověřit alespoň částečné umístění části vedení vysokého napětí pod zem“.

2) Bod (73) Specifická oblast Mostecko

Původní znění textu:

Úkoly pro územní plánování:

c) v případě rozšíření povrchové těžby hnědého uhlí stanovit rámce mezi únosnosti území a regulativy pro zachování vyváženosti tří pilířů udržitelného rozvoje území a pro ochranu kulturních, sídelních, přírodních a krajinářských hodnot, pro celkovou stabilizaci sídelní struktury.

Zodpovídá: Ústecký kraj

Termín: 2011

Navrhujeme tuto změnu textu:

c) zachovat a zajistit rozvoj osídlení s ohledem na důvody vymezení územních limitů těžby v hranicích stanovených usnesením vlády č. 444/1991

Zodpovídá: Ústecký kraj

Termín: 2009

Odůvodnění:

Usnesení vlády č. 444/1991 je platné a je třeba jej při územním plánování respektovat. Explicitní požadavek na zachování územních limitů těžby se objevuje i v programovém prohlášení současné vlády. Také zastupitelstvo Ústeckého kraje se při schvalování ZÚR na svém jednání dne 7. listopadu 2007 shodlo, že bude respektovat územní limity těžby dle závazné části 2. Změn a

doplňků ÚP VÚC Severočeské hnědouhelné pánve (SHP) upravených dle požadavků zákona č. 183/2006 Sb., a platných od ledna 2007.

3) Bod (143) E4b

Navrhujeme zcela vypustit tyto části textu:

Vymezení:

Plocha pro významný energetický zdroj Blahutovice včetně koridoru pro vyvedení elektrického výkonu a potřebné vodní nádrže.

Zodpovídá:

Moravskoslezský kraj, Pardubický kraj

Odůvodnění:

Významný energetický zdroj Blahutovice byl naplánován jako jaderná elektrárna v 80. letech. Dnes o nich neuvažuje dokonce ani ČEZ. Státní energetická koncepce z března 2004 sice mluví o dvou nových jaderných blocích, místo ale neupřesňuje. Ze strany ČEZu nejčastěji padá lokalita Temelín (rozšíření stávající elektrárny), což také dokazuje zahájení procesu EIA podáním oznámení do zjišťovacího řízení v srpnu 2008.

Návrh zdroje Blahutovice vychází ještě z koncepcí plánovaného hospodářství před listopadem 1989, kdy se uvažovalo o výstavbě několika jaderných elektráren rovnoměrně rozmístěných na území Československa (mj. s ohledem na vhodné geologické podmínky) „do každého kraje“. V současnosti se předpokládá rozvoj jaderné energetiky zejména ve stávajících lokalitách Dukovany, Temelín (viz oznámení EIA). Ve střednědobém vývoji se s výstavbou zcela nových jaderných elektráren nepočítá, v případě že by zdroj Blahutovice měl používat konvenční paliva, není nutná fixace na konkrétní lokalitu a zdroj může být postaven v jiné lokalitě (viz např. plán vybudovat paroplynovou elektrárnu v Úžíně u Ústí nad Labem) s menšími dopady na životní prostředí (např. náhradou některého ze zdrojů spalujícího hnědé uhlí).

Je také třeba upozornit na programové prohlášení současné vlády, podle kterého nebude plánována a podporována výstavba nových jaderných bloků. Lze tedy dále zvážit vypuštění lokalit Temelín a Dukovany. Ve druhé z nich probíhá obnova (modernizace), ale bez nároků na zábor dalších pozemků.

- Díky zcela nedostatečnému odůvodnění se navrhuje záměr E4b (143) zcela vyřadit z PÚR.

4) Bod (169)

Navrhujeme tento bod vypustit.

Odůvodnění:

Zařazení všech šesti lokalit, které jsou podle Správy úložišť radioaktivních odpadů potenciálně vhodné pro hlubinné úložiště vyhořelého jaderného paliva, vnímáme jako předčasné. Tato de facto stavební uzávěra bude blokovat rozvoj dotčených obcí, aniž by to bylo nezbytné a zcela zbytečně bude poškozovat obce, které nebudou vybrány pro nevhodné geologické prostředí. Podle vládou schválené koncepce nakládání s radioaktivními odpady a vyhořelým palivem by teprve k roku 2015 měly být

vybrány dvě nejvhodnější lokality a zajištěna jejich ochrana v územních plánech. Teprve v této fázi bude zařazení do Politiky územního rozvoje akceptovatelné a smysluplné.

Proto navrhujeme vypustit celý tento záměr z textu návrhu PÚR a řešit na úrovni jednotlivých krajů při přípravě ZÚR. Česká vláda se navíc zavázala, že při vyhledávání hlubinného úložiště pro vyhořelé jaderné palivo bude nutný souhlas dotčených obcí a ten v této chvíli neexistuje. Navíc proti návrhům těchto úložišť na svých územích se již postavilo i několik příslušných krajů.

2.10. Další úkoly pro územní plánování

Jsou zde stanoveny úkoly ÚP, které mají nadmístní charakter, ale nesplňují požadavky pro rozvojové oblasti, rozvojové osy a specifické oblasti vymezené na celostátní úrovni. Podle čl. 172 kraje dle potřeby v ZÚR vymezí území a/ se zvýšenými požadavky na změny v území, b/ vykazující vyšší míru problémů v oblasti UR. Dále jsou stanoveny dvě nadmístní osy: a/ Praha -Chomutov – N (R7, I/7), b/ Ústí n/L. - Liberec – Hradec Králové/Pardubice (I/13, R35) a rovněž 16 nadmístních specifických oblastí.

Úkolem této složky PÚR je zejména stanovení rámce pro specifické lokální změny území a současně má být jedním z nejdůležitějších východisek pro tvorbu ZÚR. **Způsob zpracování „dalších úkolů“ v návrhu PÚR je zcela nedostatečný, neboť prakticky neuvádí žádné konkrétní úkoly pro územní plánování, tedy pro tvorbu návazných ZÚR.** Kromě stanovení dvou nadmístních os jsou veškeré další uvedené údaje zbytečné a je možné je z PÚR zcela vypustit.

Navrhujeme:

- **Vhodné definovat, co přesně má být obsahem „dalších úkolů pro ÚP“, v současnosti se jedná prakticky o zbytečnou složku PÚR.**
- **Jako náplň „dalších úkolů“ se nabízejí opatření určená k ochraně a tvorbě životního prostředí (revitalizace říčních niv, protierozní opatření, zvyšování biologické stability lesních porostů, podpora šetrného hospodaření v krajině).**

3. VYHODNOCENÍ VLIVŮ POLITIKY ÚZEMNÍHO ROZVOJE NA UDRŽITELNÝ ROZVOJ ÚZEMÍ

3.1. Vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území (VVURÚ)

(Politika územního rozvoje ČR 2008, V, Vyhodnocení vlivů PÚR ČR 2008 na udržitelný rozvoj území, Atelier T-plan, s.r.o., červen 2008)

Podkladem pro VVURÚ jsou: Vyhodnocení vlivů PÚR ČR 2000 na životní prostředí, Vyhodnocení vlivů PÚR na ptačí oblasti a evropsky významné lokality a Vybrané charakteristiky stavu a vývoje území ČR v tématickém členění vycházejícím z §4, odst. 1 písm. b/ vyhl. č. 500/2006 Sb. v rozsahu celého území ČR – tento dokument má být uložen v archivu objednatele a zpracovatele, avšak není uveden v seznamu podkladů – <http://www.uur.cz/pur%2D2008>).

- **Materiál „Vybrané charakteristiky stavu a vývoje území ČR v tématickém členění vycházejícím z §4, odst. 1 písm. b/ vyhl. č. 500/2006 Sb. v rozsahu celého území ČR“, který je podkladem pro VVURÚ, není uveden v seznamu zdrojových podkladů (<http://www.uur.cz/pur%2D2008>) a není veřejně přístupný, jelikož se jedná o poměrně důležitý materiál, navrhuje jej doplnit jako přílohu návrhu PÚR ČR 2000.**

Veškeré složky PÚR jsou vyhodnoceny zvláště ve vztahu k jednotlivým „pilířům“ udržitelného rozvoje (UR): životní prostředí, hospodářský rozvoj a soudržnost společenství obyvatel. Pro přehlednost byla zvolena jednoduchá tabelární forma, kdy vliv na každý z pilířů UR byl vyjádřen v jednoduché škále: +/ (+) - přímý/nepřímý pozitivní vliv; -/ (-) - přímý/nepřímý negativní vliv; 0 – bez vlivu; ? - nelze objektivně vyhodnotit.

Vyhodnocení vlivu na UR se zaměřuje především na analýzu kritérií a podmínek pro rozhodování o změnách v území a úkolů pro územní plánování. Vymezení rozvojových oblastí a os, specifických oblastí a koridorů dopravní a technické infrastruktury je návazně komentováno v obecnější rovině. Předmětem vyhodnocení vlivu na UR nejsou: úkoly pro ministerstva a jiné správní úřady a též další úkoly pro územní plánování, jejichž řešení je zcela v kompetenci krajů.

V druhé části dokumentu je provedeno souhrnné vyhodnocení vlivu PÚR na UR z hlediska 1/ naplnění cílů a úkolů územního plánování, 2/ vyváženosti územních podmínek pro základní pilíře UR a 3/ vytváření podmínek pro předcházení známým i předpokládaným rizikům.

Zpracovatelé konstatují, že PÚR respektuje mezinárodní smlouvy a dokumenty a zároveň dostatečně podrobně stanovuje cíle a úkoly územního plánování. Zároveň PÚR plní požadavky UR a vytváří předpoklady pro předcházení zjištěným i předpokládaným rizikům.

Následuje poměrně obsáhlý seznam doporučení na úpravu PÚR (republikových priorit, kritérií a podmínek pro rozhodování v území nebo úkolů pro územní plánování). Ze zásadních návrhů na úpravu PÚR je možné zmínit např.:

- větší důraz na požadavky určující způsob uplatňování PÚR v ZÚR (republikové priority),
- důslednější promítnutí republikových priorit do konkrétních kritérií a podmínek pro rozhodování o změnách v území v rámci jednotlivých rozvojových oblastí a os (republikové priority),
- konkrétní úkoly pro územní plánování v rámci jednotlivých rozvojových oblastí a os provázat s problematikou navrhovaných koridor dopravní a technické infrastruktury,

Připomínky k návrhu Politiky územního rozvoje 2008

- pro rozvojové osy vymezit úseky s převahou tranzitní funkce a úseky s možným rozvojovým potenciálem,
- pro rozvojové osy doplnit vymezení maximálního možného rozsahu rozvojových ploch s preferencí jejich umístění v návaznosti na obdobné plochy a přednostně v rámci zastavěného území,
- v rámci SOB2 (Beskydy) a SOB4 (Karvinsko) zvážit vymezení rozvojových ploch i na „zelené louce“,
- přeformulovat kritéria a podmínky pro rozhodování v území a úkoly ÚP v rámci SOB5 (Mostecko), SOB7 (Krušné hory) a SOB7 (Krkonoše-Jizerské hory),
- v čl. 79b/ zohlednit rovněž nezbytnost minimalizace vlivů na kvalitu života v území (hluk, emise),
- u koridorů dopravní infrastruktury bez stanovených šířkových parametrů (S1, S3, S5, S7, S11), resp. v úsecích procházejících územím s vysokými přírodními hodnotami zvážit dvoupruhové uspořádání.

Návrhy na úpravu PÚR jsou většinou oprávněné a je možné s nimi plně souhlasit. Mezi ojedinělé sporné návrhy patří např. „zvážit přípustnost vymezení nových rozvojových ploch i na zelené louce“ v SOB2 a SOB4.

Posouzení vlivu jednotlivých kritérií a podmínek pro rozhodování o změnách v území a rovněž úkolů pro územní plánování je ve většině případů provedeno s dostatečnou kvalitou. Je přitom si třeba uvědomit, že bylo možné vyhodnotit pouze vlivy opatření navržených v PÚR, neboť ze samotné územní ochrany ploch přímo nevyplývají žádné negativní vlivy pro životní prostředí. Jiná je situace u sociálních a ekonomických aspektů, kde může územní ochrana způsobit omezení přirozeného rozvoje a snížení atraktivity území pro rozličné aktivity. V tomto kontextu by bylo vhodné upravit hodnocení u záměru LAPV (167) a konkrétněji uvést rizika územní ochrany pro nové vodní cesty.

57

Navrhujeme:

- **Upravit hodnocení podmínky pro rozhodování o změnách v území pro záměr LAPV (167), u sociálního pilíře UR je nutné konstatovat jednoznačně negativní vliv, jelikož případné pozitivní vlivy v budoucnosti nelze objektivně vyhodnotit.**
- **Komentář k vodní dopravě (str. 64) je nutné doplnit o jednoznačné konstatování negativních vlivů na sociální případně i ekonomický pilíř UR díky plošně rozsáhlé územní ochraně (týká se zejména VD3 a VD4).**

3.2. Vyhodnocení vlivů PÚR ČR 2000 na životní prostředí

(Politika územního rozvoje ČR 2008, V – příloha A, Vyhodnocení vlivů PÚR na životní prostředí, Atelier T-plan, s.r.o., červen 2008)

Osnova vyhodnocení vlivu PÚR na životní prostředí je obsažena v příloze stavebního zákona (povinnost vyplývá z §19 odst. 2).

3.2.1. Vyhodnocení způsobu zapracování mezinárodních a vnitrostátních cílů ochrany životního prostředí do PÚR

Na základě analýzy vyjmenovaných mezinárodních a národních dokumentů byly pro jednotlivá témata ochrany životního prostředí formulovány odpovídající tzv. referenční cíle, které vyjadřují očekávaný stav životního prostředí. Hodnocením bylo zjišťováno, jak jsou jednotlivé referenční cíle zohledněny v návrhu PÚR. Konkrétně jsou stanoveny následující cíle: 1/ Snižovat rozsah území zatíženého těžbou, 2/ Omezovat výstavbu v záplavových územích, 3/ Snížit počet obyvatel vystavených překročeným limitním koncentracím v ovzduší pro SO₂, NO_x, PM₁₀ a PM_{2,5}, PAU, těžké kovy, 4/ Snižovat zátěž populace z expozice dopravním hlukem, 5/ Ochrana biodiverzity, 6/ Omezit fragmentaci krajiny a podpořit její ekologickou stabilitu, 7/ Omezení záborů zemědělské a lesní půdy, 8/ Dbát na přednostní využívání stávajících, příp. opuštěných již dříve využívaných ploch (brownfields).

Jako problematické vidíme stanovení referenčních cílů. Je zřejmé, že účelem bylo stanovení relativně malého počtu cílů, které ovšem budou svým významem zásadní. V případě velkého počtu cílů by se vyhodnocení stalo velmi složitým. **Přesto považujeme seznam cílů (popř. jejich indikátorů) za nedostatečný a navrhuje doplnění.**

- Vodní režim – doplnit cíl „**Aktivně podporovat přirozené retenční schopnosti krajiny**“ (drobná protierozní opatření v krajině, revitalizace říčních niv), návrh cíle vyplývá např. ze Strategie udržitelného rozvoje ČR.
- Příroda a krajina – **indikátor ochrany biodiverzity „počet výjimek ze zákona č. 114/1992 Sb. o ochraně přírody a krajiny“ je zcela nedostatečný**, jelikož některé aktivity prováděné v krajině mají významné vlivy na biodiverzitu bez toho, aby podléhaly procesu udělení výjimky ze zákona, navíc je tento indikátor zcela nevhodný pro vyhodnocení stavu biotopů. Vhodnějším, příp. dalším, indikátorem je mapování výskytu zvláště chráněných druhů živočichů a rostlin a jejich biotopů, které nezávisle pro jednotlivé skupiny provádějí různé vládní i nevládní organizace, státním garantem by měla být Agentura ochrany přírody a krajiny ČR. Dalším (dílčím) indikátorem toho cíle může být podíl rozlohy státu chráněný ve všech typech zvláště chráněných území.
- Příroda a krajina – rozdělit cíl „Omezit fragmentaci krajiny a podpořit její ekologickou stabilitu“ na dva samostatné cíle a pro dílčí cíl – „**Podpora ekologické stability krajiny**“ stanovit specifický indikátor, jímž může být např. absolutní plocha/délka funkčních prvků ÚSES a poměry rozlohy funkčních a nefunkčních (plánovaných) prvků, návrh vychází např. z Územní agendy Evropské unie.
- Zemědělská půda a pozemky určené k plnění funkcí lesa – doplnit cíl „**Aktivně podporovat udržitelné zemědělství a lesnictví**“, navrženým indikátorem může být rozloha ploch s certifikovaným ekologickým zemědělstvím, nebo jinými postupy šetrnými k životnímu prostředí, v lesním hospodaření lze jako indikátor použít podíl ploch s certifikátem FSC, návrh vychází např. z Evropské perspektivy územního rozvoje.

Nicméně vyhodnocení prokázalo, že prakticky všechny stanovené cíle nejsou PÚR dostatečně zohledněny!

3.2.2. Obecné vyhodnocení stávajících a předpokládaných vlivů PÚR

V prvním stupni hodnocení je provedeno shrnutí údajů o současném stavu životního prostředí v České republice. V závěru každé dílčí kapitoly je uvedeno, jaký je předpoklad vývoje, pokud by nebyla uplatněna PÚR. Ve většině případů je konstatováno, že bez uplatnění PÚR by došlo ke zhoršení jednotlivých složek životního prostředí.

V dalším stupni jsou definovány charakteristiky životního prostředí, které by mohly být významně ovlivněny uplatněním PÚR. Např. v kapitole 3.5 (Příroda a krajina) jsou zvláště vyjmenovány oblasti, kde by realizací záměrů stanovených PÚR mohlo dojít k ovlivnění přírodních funkcí: Polabí, Poohří a Podkrušnohoří, Český kras a Berounka, Poodří, řeka Morava s přítoky, Karvinsko a Jablunkovsko.

V další fázi jsou vyjmenovány současné problémy a jevy životního prostředí, které by mohly být uplatněním PÚR významně ovlivněny. Vyhodnocení stávajících a předpokládaných vlivů PÚR je provedeno souhrnně pro jednotlivé složky životního prostředí a v připojené příloze tabelárně též pro jednotlivé záměry.

Vyhodnocení předpokládaných vlivů PÚR je založeno zejména na skutečnosti, že

- 1) jednotlivá opatření PÚR budou aplikována až prostřednictvím navazujících nástrojů územního plánování,
- 2) přesnost vymezení ploch a koridorů v PÚR odpovídá měřítku grafických příloh.

U vlivů na obyvatelstvo je vyzdvižen zejména dopravní hluk, přičemž navržené dopravní koridory mají současně pozitivní i negativní efekt, v oblasti ovzduší se pozitivní působení PÚR projevuje důrazem na podporu veřejné dopravy a uplatňováním kompaktních struktur zástavby (omezení přesunů obyvatel). Vliv na vodní zdroje a půdu se dá předpokládat u celé řady záměrů a opatření stanovených PÚR. Konkrétní vlivy na přírodu a krajinu lze ve většině případů hodnotit jen velmi orientačně. Z hlediska vlivu na krajinný ráz (KR) jsou rizikové zejména silniční liniové stavby a nadzemní vedení, důsledné posuzování vlivu je nutné provádět zejména v NP, CHKO, v přírodních parcích a památkových zónách (městských i krajinných). Zmíněn je nový a územně nejrozsáhlejší koridor přenosové soustavy Kočín – Mírovka (400 kV).

Obecně je hodnocení vlivu záměrů a koncepcí na krajinný poměrně složité a často považované za nepřiliš věrohodné pro vysokou míru subjektivity. Důkazem těchto daností je i neexistence všeobecně přijímané metodiky (metodického postupu) pro hodnocení vlivu na krajinný ráz. Přes tyto obtíže ovšem nelze na posuzování vlivu na krajinný ráz rezignovat z důvodu mimořádných hodnot krajinného rázu na většině území České republiky. **Krajinný ráz, nebo jednodušeji krajina, je základní součástí národního bohatství, která má i svou nepopíratelnou ekonomickou hodnotu.**

Vlivy PÚR na krajinný ráz jsou komentovány jen ve velice obecné rovině. Je konstatováno, že umístování veškerých staveb je vázáno na souhlas z hlediska vlivu na KR, dále je nutné vlivy na krajinný ráz vyhodnocovat v rámci EIA, případně pro nejvíce kontroverzní záměry je nutné přijímat opatření již v ÚPD. Podobný komentář jako ke KR je připojen k ÚSES. Pouze vlivy na kulturní a historické hodnoty území (v rámci krajinných památkových zón) a vlivy na velkoplošná zvláště chráněná území (CHKO, NP) jsou popsány podrobněji. **Tento způsob vyhodnocení PÚR na krajinný ráz je ovšem velmi nedostatečný.**

- Je nutné provést komplexní vyhodnocení vlivu PÚR na krajinný ráz i mimo velkoplošná zvláště chráněná území. Podkladem pro takové hodnocení může být např. Typologie české krajiny (Löw, Culek a kol.) a Mapy krajinářského hodnocení okresů (autorů Muranský, Nauman).

3.2.3. Porovnání zjištěných nebo předpokládaných kladných a záporných vlivů jednotlivých variant a popis použitých metod hodnocení

Konstatuje se, že PÚR 2008 je formulována invariantně a z tohoto důvodu je možné porovnat pouze aktivní variantu s variantou nulovou (bez aplikace PÚR). Jediným dílčím záměrem stanoveným v PÚR, který má stanoveny varianty, je VVTL plynovod P4.

Variantní řešení plynovodu P4 je poněkud nekoncepční, jelikož mnohé další potenciálně spornější záměry variantně stanoveny nejsou.

- Požadujeme, aby vybrané potenciálně nejspornější záměry a opatření stanovená PÚR byly předloženy variantně a tyto varianty byly posouzeny, týká se zejména: (125) VD3, (126) VD4, (131) L1, (167) LAPV, (101) R49 a další.

3.2.4. Popis jednotlivých opatření pro předcházení, snížení nebo kompenzaci všech zjištěných nebo předpokládaných závažných záporných vlivů na životní prostředí

Uvedená opatření formulují požadavky jednak vůči PÚR a ÚPD, jednak vůči příslušným oborovým koncepcím, které zakotvují konkrétní požadavky na změny v území. Zvláště jsou stanoveny opatření pro ovzduší, vodu a přírodu a krajinu

Domníváme se, že uvedený seznam je velmi nedostatečný a nepokrývá veškeré zjištěné nebo předpokládané vážné vlivy PÚR na životní prostředí.

- Je vhodné doplnit zejména následující opatření:
 - a) **ovzduší**
 - veškeré záměry a opatření stanovená PÚR a následně jejich promítnutí do ÚPD musí respektovat přijaté krajské a obecní programy snižování emisí a imisí a aktuální sdělení odboru ochrany ovzduší MŽP o hodnocení kvality ovzduší. V rámci ÚPD je dále účelné vymezovat oblasti a koridory, kde je nutné při plánování rozvoje speciálně dbát na aspekt ochrany ovzduší (zhoršená kvalita ovzduší, koncentrace obyvatelstva apod.),
 - b) **voda**
 - při posilování retenčních funkcí krajiny preferovat opatření na podporu přírodních funkcí krajiny, mezi něž patří zejména revitalizace říčních niv,
 - c) **příroda a krajina**
 - v rámci ÚPD zakotvovat realizaci navržených (dosud nefunkčních) případně revitalizaci funkčních prvků ÚSES
 - vhodně rozšiřovat síť maloplošných a velkoplošných zvláště chráněných území.

3.2.5. Komentář k vybraným záměrům a opatřením PÚR

Vyhodnocení vlivů jednotlivých složek PÚR na životní prostředí bylo ve většině případů možné provést pouze orientačně a výsledkem hodnocení jsou především upozornění na možná rizika a obecná doporučení na zmírnění/eliminaci negativních vlivů. Výjimkou z tohoto postupu jsou některé záměry z kapitol Koridory a plochy dopravní/technické infrastruktury.

Z metodického hlediska je zásadním problémem různý stupeň přípravy této infrastruktury (od nepředjednaných úvah typu (122) S13 bez reálných kontur až po stádium s vydaným nějakým správním rozhodnutím s konkrétní podobou záměru – většina silničních staveb), přestože v rámci PÚR je naprostá většina záměrů definována záměrně neurčitě v rámci pouhých koridorů a ploch.

Přesto se domníváme, že pokud byl určitý záměr už přesněji vymezen buď v platné ÚPD, nebo projektová příprava postoupila do vyšších stádií (EIA, řízení o umístění stavby), je nutné vyhodnotit vlivy upřesněného záměru, nikoli jen přibližného vymezení v rámci PÚR.

- **C-E40a** – Požadujeme přesněji specifikovat vlivy na MZCHÚ, zejména NPR Koda, PR Tetínské skály a PR Voškov. Vlivy by měly být popsány pro obě zvažované varianty: modernizace ve stávající stopě a nové spojení Berouna a Prahy dlouhým tunelem pod Českým krasem.
- Obdobně u ostatních železničních koridorů je třeba přesněji specifikovat vlivy na životní prostředí (zejména oblast příroda a krajina), ve většině případů se bude jednat pouze o modernizaci tratí ve stávající stopě, popř. s lokálními přeložkami a **proto je přesnější popsání vlivů možné.**
- U záměrů: D3, D11, R11, R49, R6, R35, R52, R4, R7, R55 bylo vyhodnocení vlivů provedeno nedostatečně, vzhledem k známému trasování (resp. variantám) je nutné podrobněji popsat vlivy zejména na oblast příroda a krajina, voda a půda
- Záměrem R1 není přímo dotčena CHKO Český kras, jak je uváděno.
- Tabulka vyhodnocení vlivu záměru R43 obsahuje některé údaje vztahující se k následujícímu záměru S13.
- Zcela chybí tabulka vyhodnocení vlivu záměru S13.
- U následujících záměrů: VD1, VD3, VD4, VD5, VD6 je zcela chybně vyhodnocen potenciální vliv (popř. komentář chybí) na vodní prostředí a půdu. **Konstatování, že stavba nových plavebních kanálů významněji neovlivňuje vodní prostředí, je velmi odvážné a samo o sobě dává důvod k vrácení celého materiálu k hloubkovému přepracování (viz např. tříleté potíže ŘVC ČR zpracovat jen dokumentaci EIA pro jez v Děčíně, přičemž tato doba bývá u podobných velkých dopravních staveb 1-1,5 roku).**

3.2.6. Závěr

Vyhodnocení vlivů na životní prostředí trpí tak závažnými metodickými i faktickými nedostatky, že jej navrhuje vrátit k předpracování. Je nutné doplnit seznam hodnotících referenčních cílů a jejich indikátorů a dále se pokusit o podrobnější vyhodnocení PÚR na krajinný ráz. Rovněž je nutné provést porovnání variant záměrů s nejvýznamnějšími předpokládanými negativními vlivy (jedním z výchozích informačních zdrojů může být nevládní koncepce rozvoje dopravních sítí z června 1998 zde http://www.dopravniklub.ecn.cz/texty_alter.shtml a celý proces SEA ukončený souhlasným stanoviskem

MŽP dne 24. 6. 1999, č.j.: M/11862/1137/700/1412/OPVŽ/99), doplnit seznam opatření ke zmírnění/eliminaci negativních vlivů a rovněž důsledněji vyhodnotit vlivy zejména koridorů a ploch dopravní infrastruktury.

3.3. Vyhodnocení vlivů PÚR ČR 2000 na lokality Natura 2000

Nutnost posouzení možných vlivů PÚR na lokality Natura 2000 (naturové hodnocení) je dána §45 zákona č. 114/1992 Sb., kde je výslovně uvedeno, že „Jakákoliv koncepce nebo záměr, který může samostatně, nebo ve spojení s jinými významně ovlivnit území evropsky významné lokality nebo ptačí oblasti, podléhá hodnocení jeho důsledků na toto území a stav jeho ochrany z uvedených hledisek ...“, přičemž je nepochybné, že některá opatření obsažená v PÚR mohou v budoucnu způsobit negativní ovlivnění lokalit Natura 2000. Vyhodnocení vlivu na lokality Natura 2000 je součástí VVURÚ.

Posuzování vlivů koncepce bylo vztaženo na všechny evropsky významné lokality (EVL) obsažené v národním seznamu (879 lokalit) a rovněž bylo přihlédnuto k 267 lokalitám navrženým k zařazení do národního seznamu na podzim 2008. Ptačích oblastí (PO) bylo do současnosti vyhlášeno 39 z celkově 41 navržených (na vyhlášení dosud čeká PO Dehtář a PO Českokbudějovické rybníky). U rozsáhlých záměrů s možným přeshraničním vlivem je nutné posuzovat potenciální vlivy na lokality Natura 2000 v zahraničí.

Vyhodnocení vlivu PUR bylo provedeno jednak pro „Kritéria a podmínky pro rozhodování o změnách v území“ a dále pro „Úkoly územního plánování“ rozvojových oblastí a os, specifických oblastí, koridorů a ploch dopravní a technické infrastruktury („republikové priority územního plánování“ a „další úkoly pro územní plánování“ nejsou pro svou obecnost posuzovány).

V úvahu byly brány vlivy způsobené jak výstavbou, tak provozem záměru. Základním principem naturového hodnocení je posuzování: 1/ vlivu na jednotlivé předměty ochrany (biotop, rostlina, živočich) dotčené EVL či PO a 2/ vlivu na celistvost lokalit.

Cílem naturového hodnocení je zjistit, zda daný záměr má významně negativní vliv (stupeň -2), pro podrobnější popis ovlivnění byly doplněny další stupně hodnocení: -1 (mírný negativní vliv), 0 (nulový vliv), ? (možný negativní vliv, jak mírný, tak významný), „-“ (vliv nebylo možné vyhodnotit, většinou díky přílišné obecnosti).

Hodnoceny jsou zásadně jednotlivé záměry samostatně, ovšem vliv celé koncepce je odvislý od dílčího hodnocení záměrů, koncepce má významně negativní vliv na lokality Natura 2000, pokud alespoň jeden záměr má významně negativní vliv na EVL nebo PO.

3.3.1. Rozvojové oblasti (ROB) a rozvojové osy (ROS)

Potenciální vlivy u rozvojových oblastí a os bylo možné odhadnout pouze tam, kde byly stanoveny konkrétní úkoly pro územní plánování. Přesto byly vlivy jednotlivých úkolů územního plánování hodnoceny nanejvýš stupněm „?“ . Očekávány jsou proto pouze mírné vlivy, významné negativní ovlivnění EVL či PO se u žádného úkolu nepředpokládá.

3.3.2. Specifické oblasti (SOB)

Zpracovatelé konstatují, že několik SOB zasahuje do plošně rozsáhlých EVL (SOB Šumava, Beskydy, Krušné hory, Jeseníky – Králický Sněžník, Krkonoše – Jizerské hory) a dále dvě SOB (Mostecko a Karvinsko) jsou vymezeny na základě vysoké problémovosti z řady hledisek, včetně životního prostředí, přesto i v těchto územích se vyskytují mimořádné cenné přírodní plochy, na kterých byly vyhlášeny EVL i PO. V SOB, kde dochází ke konfliktu s velkoplošnými lokalitami Natura 2000, může mít vliv na EVL či PO v podstatě každý úkol pro územní plánování, ovšem kvantifikace vlivu je v této fázi většinou nemožná. Potenciálně sporné jsou zejména úkoly týkající se: rozvoje turismu a využití rekreačního potenciálu, zlepšení dopravní obslužnosti, případně podpory průmyslových aktivit na brownfields (Mostecko a Karvinsko).

3.3.3. Koridory a plochy dopravní a technické infrastruktury

Zpracovatelé konstatují, že popis vlivů je možný až při znalosti přesné trasy a podrobného technického řešení záměru. Technická opatření mohou často negativní vlivy velmi výrazně omezovat. Jedinou výjimkou je záměr VD3 (průplav D-O-L), jehož předpokládané vlivy je možné už ve fázi vymezeného koridoru označit jako významně negativní. Jedná se o velkoplošné zásahy do několika EVL, které by měly nepochybně dopady na některé předměty ochrany. Dalším ze záměrů, které mohou mít významný vliv na lokality Natura 2000 je VD1, kromě EVL Labské údolí, která je v konfliktu s plánovaným jezem pod Děčínem (všechny dosud předložené varianty mají významný vliv na EVL), je velmi pravděpodobné významné ovlivnění navrhované EVL Slavíkovy ostrovy (VD Přelouč).

Z ploch technické infrastruktury je nejvíce problematický záměr LAPV (plochy akumulace povrchových vod). V návrhu PÚR nejsou jednotlivé plochy definovány, proto není možné vlivy vyhodnotit. Ovšem dosud předkládaný seznam LAPV obsahuje mnoho lokalit, které by pravděpodobně představovaly vážný konflikt s lokalitami Natura 2000.

3.3.4. Komentář

V rámci návrhu PÚR je potenciálně nejspornější vymezení ploch dopravní a technické infrastruktury. **Závěrem naturového hodnocení je konstatování významného negativního vlivu PÚR na EVL a PO záměrem VD3 (průplav D-O-L).** Přestože PÚR nestanovuje konkrétní umístění jednotlivých koridorů a ploch, přesto lze působení některých záměrů odhadovat z dosud předložených variant a způsobů řešení (např. procesy EIA, koncepční materiály ministerstev a krajů, nezávislé studie apod.).

Z železničních záměrů je potenciálně konfliktní zejména **C-E40a** vzhledem ke střetu s EVL Plzeň - Zábělá a EVL Karštejn – Koda, v obou případech je plánováno přeložení tratí do tunelů, čímž by došlo k odstranění největších střetů (tunel pod Českým krasem je ovšem finančně mimořádně náročný a jeho realizace bude proto obtížná). **ŽD7** může ovlivnit některé EVL na Blanensku a Ústeckoorlicku, ovšem i zde budou zřejmě navrhovány tunely, jejichž realizací se pravděpodobně podaří negativní vlivy zmírnit.

Ze silničních záměrů je nutné zmínit silnici **R49**, která sice prochází v koridoru mezi CHKO (a EVL) Beskydy a CHKO Bílé Karpaty, ovšem i přesto může mít vliv zejména na migraci velkých savců, kteří jsou předměty ochrany v EVL Beskydy (medvěd hnědý, vlk obecný, rys ostrovid). Obdobný střet je předpokládán u záměru **S6**, který sice vede mimo CHKO Beskydy, ovšem prochází Jablunkovským

sedlem, které je významným migračním koridorem velkých savců (koridor s mezinárodním významem na trojmezí ČR, Slovenska a Polska). Záměr **R52** bude negativně ovlivňovat zejména PO Střední nádrž Vodního díla Nové Mlýny (naturové hodnocení ovšem neprokázalo významný vliv), závažný střet by mohl být též s navrženou EVL Slanisko v trojúhelníku, tato lokalita byla ovšem z návrhu na doplnění soustavy Natura 2000 vyřazena (na žádost MD a KÚ JMK). Všechny posuzované varianty **R55** pravděpodobně významně negativně ovlivňují PO Bzenecká Doubrava – Strážnické Pomoraví (oficiální naturové hodnocení zpracované v rámci EIA sice významné ovlivnění vyloučilo, ovšem nezávislé studie významné ovlivnění připouštějí, v současnosti se dle usnesení vlády č. 1064/2007 posuzuje z různých hledisek jak varianta R55 přes ptačí oblast, tak i trasa mimo ní, nicméně proti umístění R55 v PO byla proti ČR v květnu 2007 podána stížnost k EK).

Z infrastruktury vodní dopravy je kromě **VD3** (D-O-L) nejstřetovějším záměrem **VD1** (zlepšování parametrů vodní cesty Pardubice – hranice s Německem), neboť dosud všechny předložené varianty plavebního stupně Děčín mají významný vliv na EVL Labské údolí a plánované vodní dílo Přelouč je vážným střetem s uvažovaným EVL Slavíkovy ostrovy. **VD6** je souborem tří dílčích opatření, z nichž všechny jsou ve střetu s lokalitami Natura 2000. Případné splavnění Ohře (ústí – ř.km.3) je ve střetu s EVL Ohře, splavnění Berounky (ústí – ř. km. 37) je v přímém střetu s EVL Karlštejn – Koda (stanoviště 3270 - Bahnitě břehy řek s vegetací svazů *Chenopodium rubri* p.p. a *Bidens* p.p.) a konečně splavnění Labe mezi Pardubicemi a Opatovicemi nad Labem je ve střetu s EVL Orlice a Labe.

Koridory a plochy technické infrastruktury představují mnoho potenciálních střetů s EVL a PO, ovšem vzhledem k povaze záměrů budou střety pravděpodobně přijatelné a budou vznikat pouze při výstavbě, samotný provoz je většinou případů bezproblémový. Jedinou výjimkou je **LAPV**.

3.3.5. Závěr

Vyhodnocení je provedeno kvalitně s dostatečnou podrobností. Jedinou drobnou výhradou je opominutí střetu záměru VD6 s EVL Karlštejn – Koda. Metodologicky sporné je vyhodnocení vlivů záměrů, které jsou sice v návrhu PÚR stanoveny pouze koridorem, ovšem jejich projektová příprava již pokročila do vyšších stádií (mnohdy vydaná souhlasná stanoviska EIA či dokonce vydaná územní anebo stavební rozhodnutí), kdy podrobné vyhodnocení vlivů možné je. Ze záměrů, u nichž je možné počítat s významnými vlivy, je možné kromě **VD3** jmenovat: **R55 (R52)**, **VD1**, **VD6** a **LAPV**.

3.4. Souhrn připomínek

3.4.1. Vyhodnocení vlivu na udržitelný rozvoj území (VVURÚ)

1. Materiál „Vybrané charakteristiky stavu a vývoje území ČR v tematickém členění vycházejícím z §4, odst. 1 písm. b/ vyhl. č. 500/2006 Sb. v rozsahu celého území ČR“, který je podkladem pro VVURÚ, není uveden v seznamu zdrojových podkladů (<http://www.uur.cz/pur%2D2008>) a není veřejně přístupný, jelikož se jedná o poměrně důležitý materiál, navrhuje jej doplnit jako přílohu návrhu PÚR ČR 2000.
2. Upravit hodnocení podmínky pro rozhodování o změnách v území pro záměr LAPV (167), u sociálního pilíře UR je nutné konstatovat jednoznačně negativní vliv, jelikož případné pozitivní vlivy v budoucnosti nelze objektivně vyhodnotit.

3. Komentář k vodní dopravě (str. 64) je nutné doplnit o jednoznačné konstatování negativních vlivů na sociální případně i ekonomický pilíř UR díky plošně rozsáhlé územní ochraně (týká se zejména VD3 a VD4).

3.4.2. Vyhodnocení vlivu na životní prostředí

1. Téma vodní režim – doplnit referenční cíl „Aktivně podporovat přirozené retenční schopnosti krajiny“ (drobná protierozní opatření v krajině, revitalizace říčních niv), návrh cíle vyplývá např. ze Strategie udržitelného rozvoje ČR.
2. Téma příroda a krajina – indikátor ochrany biodiverzity „počet výjimek ze zákona č. 114/1992 Sb. o ochraně přírody a krajiny“ je zcela nedostatečný, jelikož některé aktivity prováděné v krajině mají významné vlivy na biodiverzitu bez toho, aby podléhaly procesu udělení výjimky ze zákona, navíc je tento indikátor zcela nevhodný pro vyhodnocení stavu biotopů. Vhodnějším, příp. dalším, indikátorem je mapování výskytu zvláště chráněných druhů živočichů a rostlin a jejich biotopů, které nezávisle pro jednotlivé skupiny provádějí různé vládní i nevládní organizace, státním garantem by měla být Agentura ochrany přírody a krajiny ČR. Dalším (dílčím) indikátorem toho cíle může být podíl rozlohy státu chráněný ve všech typech zvláště chráněných území.
3. Téma příroda a krajina – rozdělit referenční cíl „Omezit fragmentaci krajiny a podpořit její ekologickou stabilitu“ na dva samostatné cíle a pro dílčí cíl – „Podpora ekologické stability krajiny“ stanovit specifický indikátor, jímž může být např. absolutní plocha/délka funkčních prvků ÚSES a poměry rozlohy funkčních a nefunkčních (plánovaných) prvků, návrh vychází např. z Územní agendy Evropské unie.
4. Téma zemědělská půda a pozemky určené k plnění funkcí lesa – doplnit referenční cíl „Aktivně podporovat udržitelné zemědělství a lesnictví“, navrženým indikátorem může být rozloha ploch s certifikovaným ekologickým zemědělstvím, nebo jinými postupy šetrnými k životnímu prostředí, v lesním hospodaření lze jako indikátor použít podíl ploch s certifikátem FSC, návrh vychází např. z Evropské perspektivy územního rozvoje.
5. Je nutné provést komplexní vyhodnocení vlivu PÚR na krajinný ráz i mimo velkoplošná zvláště chráněná území. Podkladem pro takové hodnocení může být např. Typologie české krajiny (Löw, Culek a kol.) a Mapy krajinářského hodnocení okresů (autorů Muranský, Nauman).
6. Je nutné, aby vybrané potenciálně nejspornější záměry a opatření stanovená v PÚR byly předloženy variantně a tyto varianty byly posouzeny, týká se zejména: (98) D3, (101) R49, (106) R52, (109) R55, (125) VD3, (126) VD4, (131) L1, (167) LAPV a další.
7. Považujeme za účelné doplnit následující opatření do seznamu pro předcházení, snížení nebo kompenzaci všech zjištěných nebo předpokládaných závažných záporných vlivů PÚR na životní prostředí:
ovzduší
– veškeré záměry a opatření stanovená PÚR a následně jejich promítnutí do ÚPD musí respektovat přijaté krajské a obecní programy snižování emisí a imisí a aktuální sdělení odboru ochrany ovzduší MŽP o hodnocení kvality ovzduší. V rámci ÚPD je dále účelné vymezovat oblasti

- a koridory, kde je nutné při plánování rozvoje speciálně dbát na aspekt ochrany ovzduší (zhoršená kvalita ovzduší, koncentrace obyvatelstva apod.),
voda
- při posilování retenčních funkcí krajiny preferovat opatření na podporu přírodních funkcí krajiny, mezi něž patří zejména revitalizace říčních niv,
příroda a krajina
 - v rámci ÚPD zakotvovat realizaci navržených (dosud nefunkčních) případně revitalizaci funkčních prvků ÚSES,
 - vhodně rozšiřovat síť maloplošných a velkoplošných zvláště chráněných území.
8. C-E40a: Přesněji specifikovat vlivy na MZCHÚ, zejména NPR Koda, PR Tetínské skály a PR Voškov. Vlivy by měly být popsány pro obě zvažované varianty: modernizace ve stávající stopě a nové spojení Berouna a Prahy dlouhým tunelem pod Českým krasem.
 9. Obdobně u ostatních železničních koridorů je třeba přesněji specifikovat vlivy na životní prostředí (zejména oblast příroda a krajina), ve většině případů se bude jednat pouze o modernizaci tratí ve stávající stopě, popř. s lokálními přeložkami a proto je přesnější popsání vlivů možné.
 10. U záměrů: D3, D11, R11, R49, R6, R35, R52, R4, R7, R55 bylo vyhodnocení vlivů provedeno nedostatečně, vzhledem k známému trasování (resp. variantám) je nutné podrobněji popsat vlivy zejména na oblast příroda a krajina, voda a půda.
 11. Záměrem R1 není přímo dotčena CHKO Český kras, jak je uváděno.
 12. Tabulka vyhodnocení vlivu záměru R43 obsahuje některé údaje vztahující se k následujícímu záměru S13.
 13. Zcela chybí tabulka vyhodnocení vlivu záměru S13.
 - U následujících záměrů: VD1, VD3, VD4, VD5, VD6 je zcela chybně vyhodnocen potenciální vliv (popř. komentář chybí) na vodní prostředí a půdu. Konstatování, že stavba nových plavebních kanálů významněji neovlivňuje vodní prostředí, je velmi odvážné a samo o sobě dává důvod k vrácení celého materiálu k hloubkovému přepracování (**viz např. tříleté potíže ŘVC ČR zpracovat jen dokumentaci EIA pro jez v Děčíně**).

3.5. Posouzení zpracování připomínek MŽP k vyhodnocení vlivů PÚR na ŽP

Připomínky MŽP k návrhu PÚR byly podány dne 20.2.2006, dále bylo MŽP vyzváno ke stanovení požadavků na vyhodnocení vlivů PÚR na ŽP, stanovisko obsahující 21 připomínek bylo předloženo 19.7.2007. Pro vyřešení nedorozumění mezi MMR a MŽP ohledně posouzení vlivu PÚR na ŽP bylo uspořádáno pracovní jednání dne 17.12.2007, z tohoto jednání postupně vzešla upravená verze připomínek (MMR, 5.3.2008). Avšak tato verze byla zpochybněna MŽP (dopisem z 1.4.2008), mj. i na základě připomínek EPS, následně MMR odpovídá (16.4.2008), že původní připomínky MŽP (ze dne 19.7.2007) budou zohledněny v míře přiměřené způsobu a podrobnosti zpracování PÚR ČR 2008 a současně v rozsahu přílohy stavebního zákona.

Posouzení zpracování původních připomínek MŽP z 19.7.2007

1. Obecná připomínka

- a) **Komplexní připomínka zaměřená na akcentaci ochrany půdního fondu při vymezování rozvojových os, při stanovování kritérií v rozvojových oblastech, dále požadavek na přednostní umístování záměrů na půdách s nižšími stupni ochrany. Požadavek na doplnění určitého textu do PÚR (není uvedeno, do které části PÚR má být text umístěn), text volně rozvádí výše zmíněné požadavky.**

Omezování záborů zemědělské a lesní půdy je jedním z hodnotících cílů stanovených pro vyhodnocení vztahu PÚR k prioritám ochrany přírody. Dalším cílem vztahujícím se k ochraně půdního fondu je přednostní využívání brownfields. PÚR oba cíle promítá do republikových priorit územního plánování (článek 19 PÚR), přičemž ale výslovný požadavek ochrany zemědělské a lesní půdy v republikových prioritách chybí. V obecných kritériích a podmínkách pro rozhodování v území v části Rozvojové oblasti a rozvojové osy opět výslovný požadavek na ochranu půdního fondu chybí, je ovšem doporučeno využívání brownfields.

Komentář:

Částečně splněno, není dostatečně zahrnut požadavek na ochranu zemědělské a lesní půdy.

2. Připomínky k vyhodnocení vlivu PÚR na ŽP

- a) **Vyhodnotit, jak PÚR zohledňuje ochranu ZCHÚ, EVL, PO, PP, ÚSES, lokalit zvláště chráněných druhů, dále vyhodnotit soulad s cíli ochrany ZCHÚ a vyhodnotit vlivy na ekosystémy, jejich složky a funkce.**

Vyhodnocení vlivu na PO a EVL (Natura 2000) bylo provedeno samostatnou studií a rozsah hodnocení je dostatečný. Vlivy na velkoplošná zvláště chráněná území (CHKO, NP) a přírodní parky (PP) jsou souhrnně komentovány k kapitole 6.5 a rovněž v tabelárních přílohách pro jednotlivé složky PÚR (kapitola 11.1). Vyhodnocení bylo provedeno formou vyjmenování limitů pro jednotlivé záměry (územní střety záměrů s CHKO, NP, PP atd.), popis konkrétních možných (předpokládaných) vlivů chybí. Vlivy na MZCHÚ nebyly díky měřítku PÚR hodnoceny, pouze u některých záměrů jsou vyjmenovány i potenciálně dotčené větší MZCHÚ, ovšem opět bez popisu konkrétních možných vlivů. Součástí vyhodnocení jsou rovněž mapové přílohy s vyznačením „hlavních oblastí možných střetů“, schéma 1 stanovuje problémové oblasti střetů s VZCHÚ, MZCHÚ, PP a krajinnými památkovými zónami a schéma 2 vymezuje oblasti střetů s nadregionálním ÚSES a lokalitami výskytu zvláště chráněných druhů. Vyhodnocení vlivu na ekosystémy a posouzení souladu s cíli ochrany ZCHÚ nebylo provedeno.

Komentář:

Částečně plněno, důsledná aplikace požadavku MŽP je v rámci PÚR obtížně realizovatelná, zvláště vyhodnocení vlivu na ekosystémy a lokality zvláště chráněných druhů. Ovšem nebylo vůbec

provedeno vyhodnocení souladu PÚR s cíli ochrany ZCHÚ (zejména CHKO a NP) a nebyly popsány vlivy konkrétních záměrů na NP, CHKO a též MZCHÚ, zejména tehdy, kdy je známé přesné vymezení záměrů (v těchto případech se lze těžko odvolávat na příliš velké měřítko PÚR).

b) Vyhodnocení vlivu z hlediska předmětů obecné ochrany přírody a krajiny (§1 a §2 zákona č. 114/1992).

Speciální vyhodnocení vlivu PÚR z hlediska podmínek stanovených v §1 §2 zákona č. 114/1992 nebylo provedeno, nicméně striktní vyhodnocení by bylo u některých podmínek obtížné až nemožné, většina podmínek je však promítnuta do národních a mezinárodních cílů ochrany, jejichž soulad s PÚR hodnocen byl. Dále je vyhodnocení podmínek ve značné míře provedeno v rámci vyhodnocení vlivu PÚR na jednotlivé složky životního prostředí, ZCHÚ, prvky ÚSES, PP atd.

Komentář:

Ve značné míře splněno, striktní vyhodnocení podmínek dle §1 a §2 zákona není na úrovni PÚR možné.

c) Vyhodnocení pravděpodobných střetů jednotlivých záměrů s lokalitami zvláště chráněných organismů (KO, SO), relevantně k měřítku PÚR.

Vyhodnocení bylo provedeno formou vymezení „hlavních oblastí střetů“ (mapové schéma 2), vyhodnocení pro jednotlivé záměry nebylo provedeno s odkazem na příliš velké měřítko PÚR, což ovšem u některých přesně vymezených záměrů není akceptovatelné. Problémem je neexistence vhodného podkladu k vyhodnocení, jelikož znalosti o výskytu jednotlivých silně a kriticky ohrožených druhů nedosahují vždy stejné kvality. 68

Komentář:

Omezeně splněno.

d) Vyhodnocení, zda PÚR ČR respektuje schválené koncepční materiály v oblasti ochrany přírody, především plány péče o ZCHÚ.

Vyhodnocení implementace koncepčních materiálů z oblasti ŽP do PÚR bylo provedeno v kapitole 1 (definice referenčních cílů) a 8 (vyhodnocení). Bylo konstatováno, že implementace koncepčních materiálů do PÚR není dokonalá a ve více bodech bylo doporučeno doplnění PÚR. Vyhodnocení souladu PÚR s plány péče o ZCHÚ nebylo provedeno vůbec, plány péče nejsou ve vyhodnocení dokonce ani zmíněny.

Komentář:

Částečně splněno.

- e) **Vyhodnocení, zda PÚR ČR naplňuje cíle stanovené např. Státní politikou ŽP, Strategií ochrany biologické rozmanitosti ČR a Státním programem ochrany přírody a krajiny.**

Komentář:

Splněno, viz. komentář k připomínce 2/4.

- f) **Vyhodnotit stanovené koridory a plochy z hlediska vlivu na krajinný ráz.**

Vzhledem k měřítku PÚR byly pouze identifikovány možné střety s VZCHÚ (důvodem vyhlášení VZCHÚ bývá i dochovalý KR), PP a regionálním a nadregionálním ÚSES. Konkrétní možné vlivy a odhad jejich míry nebyl proveden.

Komentář:

Nedostatečně splněno.

- g) **Vyhodnotit vliv PÚR ČR na fragmentaci krajiny, vyhodnotit střety s migračními trasami živočichů a zachování migrační propustnosti krajiny.**

Na základě vymezených polygonů UAT (z angl. unfragmented areas by traffic) stanoveny „hlavní oblasti možných střetů“ (mapové schéma 3), chybí však komentář specifikující míru vlivu jednotlivých záměrů.

Komentář:

Nedostatečně splněno.

69

- h) **Vyhodnotit, zda jsou v PÚR zohledněny principy ochrany ZPF a do jaké míry PÚR vytváří podmínky pro omezení potenciálního záboru půdy a volné krajiny.**

Obsahově blízké s připomínkou 1/1, u jednotlivých záměrů vyhodnoceno, zda jsou předpokládány významné střety s ochranou půdy. Obecně je doporučováno u všech záměrů minimalizovat zábory zemědělských i lesních půd. Vyhodnocení konstatuje, že v posledních desetiletích dochází k poměrně rychlému snižování rozlohy ZPF a naopak k pozvolnému růstu PUPFL (lesní půda). Bez uplatnění PÚR má dle zpracovatelů hrozit riziko pokračování nepříznivého trendu, ovšem díky velmi obecně formulovaným úkolům a doporučením, je pozitivní vliv PÚR na hospodárné využívání půdy nejistý a se závěrem zpracovatelů nelze jednoznačně souhlasit. Vyhodnocení, jak PÚR zohledňuje ochranu půd, je stručně provedeno též v rámci hodnocení strategických priorit PÚR (kapitola 8).

Komentář:

Formálně splněno, nicméně hodnocení je dosti povrchní úměrně obecnosti PÚR.

- i) Vyhodnotit, zda jsou rozvojové plochy navrženy s důrazem na přednostní využití brownfields a zda obecně PÚR zohledňuje přednostní využití těchto ploch.**

Rozvojové plochy jsou navrženy dle jiných kritérií než je výskyt brownfields, přesto řada brownfields (zejména průmyslových) skutečně leží v rozvojových plochách. Republikové priority PÚR obsahují požadavek na přednostní využívání brownfields. Speciální vyhodnocení, zda jsou rozvojové plochy navrženy s důrazem na využití brownfields nebylo provedeno, vyhodnocení obecného zohlednění brownfields provedeno v rámci hodnocení strategických priorit PÚR (kapitola 8).

Komentář:

Ve značné míře splněno.

- j) Vyhodnocení PÚR vzhledem k horninovému prostředí, výhradním ložiskům nerostných surovin, dobývacím prostorům a územím rozvoje těžby nerostných surovin a k rekultivacím území narušených těžbou.**

Splněno s ohledem na měřítko PÚR. Vyhodnocení provedeno formou identifikace „hlavních oblastí možných střetů“ (mapové schéma 7), u jednotlivých záměrů vyjmenovány možné střety (limity), ovšem bez odhadu reálného ovlivnění.

Komentář:

Formálně splněno.

70

- k) Vyhodnocení vlivu PÚR na možné kvantitativní a kvalitativní ovlivnění vodního prostředí.**

Splněno s ohledem na měřítko PÚR. Vyhodnocení provedeno formou identifikace „hlavních oblastí možných střetů“ (mapové schéma 4), u jednotlivých záměrů vyjmenovány možné střety (limity), ovšem bez odhadu reálného ovlivnění.

Komentář:

Formálně splněno.

- l) Vyhodnocení vlivu PÚR na řízení rizik v zónách havarijního plánování dle směrnice 96/82/ES relevantních k měřítku PÚR.**

Komentář:

Není splněno, vyhodnocení vlivu PÚR na ŽP se řízením rizik v zónách havarijního plánování nezabývalo.

- m) U variant řešení porovnat vlivy jednotlivých variant na všechny složky ŽP.**

PÚR ČR byla předložena pouze v jedné variantě, proto bylo provedeno pouze stručné srovnání aktivní varianty s var. nulovou (stav bez aplikace PÚR). Z konkrétních úkolů a aktivit byl variantně stanoven pouze koridor VVTL plynovodu **P4**, jehož varianty skutečně porovnány byly.

Je ovšem otázkou, zda variantně nemělo být stanoven více záměrů, zvláště těch, u nichž se předpokládají významné střety s ŽP a jejichž prostorové umístění vybočuje z koridoru stanoveného s ohledem na měřítko PÚR (variantní řešení lokálního rázu není nutno řešit na úrovni PÚR, jelikož může být efektivněji řešeno na nižší úrovni). **U nejvíce kontroverzních záměrů (např. vodní cesty) měly být k aktivním variantám stanoveny rovněž varianty nulové.**

Komentář:

Splněno, je ovšem otázkou, zda PÚR dostatečně plní svou funkci, když prakticky nestanovuje jednotlivé úkoly a záměry variantně.

- n) U variantních řešení požaduje MŽP určení pořadí variant z hlediska vlivů na ŽP, za jakých podmínek jsou přípustné, včetně případných kompenzačních opatření pro zmírnění/eliminaci vlivů, vyhodnocení variant zejména u „rozvoje sídelní struktury nebo vedení hlavních koridorů dopravní a technické infrastruktury“.**

Viz též bod 2/13, u jediného variantně stanoveného záměru splněno (P4). Ovšem je zřejmé, že MŽP si původně představovalo častější variantní stanovení, zejména u „rozvoje sídelní struktury nebo vedení hlavních koridorů dopravní a technické infrastruktury“, což nebylo splněno, nejde ovšem o chybu vyhodnocení vlivu PÚR na ŽP, ale o koncepční problém celé PÚR ČR.

71

Komentář:

Splněno (ale viz komentáře 2/13 a 2/14).

- o) Vyhodnotit plochy a koridory vzhledem k vyvolanému dopravnímu zatížení a indukované dopravě, vyhodnocení z hlediska optimalizace hustoty dopravní sítě s cílem omezení nežádoucí fragmentace a zároveň zvyšování průchodnosti krajiny.**

Nebylo provedeno, požadavek zřejmě přesahuje rámec PÚR - měly by řešit speciální dokumenty, např. stále nehotové GEPARDI a PÚR by měl pouze převzít závěry.

Komentář:

Není splněno.

- p) Vyhodnotit dopad rozvoje dopravní a technické infrastruktury na ŽP.**

Viz připomínka 2/15, vyhodnoceno obecně pro jednotlivé záměry, avšak celkové vyhodnocení zřejmě přesahuje rámec PÚR.

Komentář:

Částečně splněno.

- q) Vyhodnocení PÚR je třeba zpracovat jak na úrovni jednotlivých návrhů, tak na úrovni PÚR jako celku s ohledem na širší vztahy a vazby.

Obtížně splnitelný požadavek, ale v podstatě je splněn, celkové hodnocení PÚR se promítá téměř do všech kapitol. Ovšem vyhodnocení PÚR jako celku je zákonitě velmi obecné.

Komentář:

Splněno.

- r) Vyhodnocení případných přeshraničních vlivů s jasným stanoviskem, zda je území sousedního státu PÚR významně dotčeno. Pokud ano, pak nutné odhadnout míru významnosti a specifikovat případné dotčení území za hranicemi ČR.

Komentář:

Není splněno, přeshraničními vlivy se vyhodnocení vůbec nezabývá.

- s) V rámci vyhodnocení zpracovat kapitolu „Závěry a doporučení“ včetně návrhu stanoviska MŽP, nutno uvést zejména - zda je možné s jednotlivými záměry PÚR a též s PÚR jako celkem souhlasit/souhlasit s podmínkami/nesouhlasit (výrok se může lišit u jednotlivých variant). 72

Žádná taková kapitola nebyla v rámci vyhodnocení vlivu PÚR na ŽP zpracována, návrh stanoviska MŽP obsahuje pouze dílčí naturové hodnocení. Doporučení na úpravu PÚR jsou obsaženy v jiném materiálu - vyhodnocení vlivu na udržitelný rozvoj území (VVURÚ).

Komentář:

Splněno nedostatečně.

3. Natura 2000

- a) Vzhledem ke skutečnosti, že nebyl vyloučen významný vliv PÚR na PO a EVL, musí být součástí PÚR naturové hodnocení. Vyhodnoceny by měly být i varianty tak, aby bylo možné je vzájemně porovnat. Požadujeme doporučení varianty, která je z hlediska vlivů na PO a EVL nejpříjemnější, uvést pořadí variant a rovněž varianty zcela nepřijatelné. Výsledkem naturového hodnocení musí být výrok, zda koncepce jako celek má významný vliv a EVL a PO.

Komentář:

Splněno.

4. KONTAKTY

Na zpracování těchto připomínek se podíleli:

- Ekologický právní servis, www.eps.cz, www.pur.eps.cz, Mgr. Vendula Zahumenská, vendula.zahumenska@eps.cz
- Děti Země, www.detizeme.cz, RNDr. Miroslav Patrik, dz.brno@ecn.cz
- NESEHNUTÍ, www.nesehnuti.cz, Mgr. Jiří Koželuh, jiri.kozelouh@nesehnuti.cz
- Hnutí Duha, www.hnutiduha.cz, Mgr. Zdeněk Poštulka, zdenek.postulka@seznam.cz, Mgr. Petr Holub, petr.holub@hnutiduha.cz
- Calla – Sdružení pro záchranu prostředí, www.calla.cz, Ing. Edvard Sequens, edvard.sequens@calla.cz