

# Připomínky

k pracovnímu návrhu Politiky územního rozvoje

(ve verzi z ledna 2008)

**Tyto připomínky a návrhy byly zpracovány Ekologickým právním servisem na základě podnětů dalších NNO.**

Obsah:

1. Obecná část.....	3
1.1. Respektování jiných strategií, politik a obdobných dokumentů .....	4
1.2. Požadavky Ministerstva životního prostředí na obsah a rozsah vyhodnocení vlivů na životní prostředí .....	8
1.3. Dopravní koncepce .....	11
2. Zvláštní část .....	12
2.1. Koridory a plochy dopravní infrastruktury – obecně .....	12
2.2. Připomínky k jednotlivým záměrům uvedeným v kapitole Koridory a plochy dopravní infrastruktury.....	13
2.2.1. Železniční doprava .....	14
2.2.2. Silniční doprava.....	14
2.2.3. Vodní doprava .....	19
2.2.4. Kombinovaná doprava.....	21
2.2.5. Letiště .....	21
2.3. Řešení problematiky zastavování volného území, suburbanizace a urban sprawl .....	22
2.5. Ochrana vodních poměrů.....	27
2.6. Limity těžby a koridory a plochy technické infrastruktury .....	30
3. Kontakty:.....	32

## 1. Obecná část

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, v důsledku tohoto se spíše o proklamativní ustanovení. Kapitoly další (jde především o kapitoly Koridory a plochy dopravní infrastruktury a Koridory a plochy technické infrastruktury) jsou v podstatě výčtem konkrétních záměrů, včetně jejich umístění v území, které je dáno stanovením výchozích a konečných bodů.

PÚR 2008 neklade žádné „nové“ požadavky na ochranu před zásahy do přírody a krajiny, resp. v rámci stanovené únosnosti území (veškeré požadavky MŽP k vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj, kterými na tento problém reagovalo MŽP, byly na základě intervence MMR odstraněny), nevěnuje se otázkám sociálním (soudržnost obyvatel, přitom má 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) 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.<sup>1</sup> 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.

Předložená verze 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 (zej. efektivní získávání a využívání přírodních zdrojů jako je voda, půda a hlavně energie).

---

<sup>1</sup> 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, kterých má být dosaženo při pořizování podřízených územních plánů.

### **1.1. Respektování jiných strategií, politik a obdobných dokumentů**

Podle § 33 odst. 2 stavebního zákona pořizuje 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 pracovní verzi PÚR 2008 není obsah níže zmíněných dokumentů nijak zohledněn, ačkoli 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.:

- **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.

*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 dopravy (mnohdy v nevhodných koridorech (např. R52, R55 přes oblast NATURA2000 apod.) a dopravně ekonomicky neobhájitelných parametrech jako např. u R52, R11, hraničního úseku R49 apod.) a hospodářství.

*Požadujeme, aby byly všechny pilíře Strategie udržitelného rozvoje do PÚR 2008 zapracovány a aby byly zohledněny při konkretizaci úkolů územního plánování.*

- **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 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,
- 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,

- 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,
- 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 ze 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 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.*

- **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:

- 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 urbání 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 urbání politice je Politika územního rozvoje ČR. Ta je jedním z nástrojů k dosažení souladu rozvojových záměrů regionálního a urbáního 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 urbání politiky 2007-2013 PÚR 2008 zapracována a aby byly zohledněny při konkretizaci úkolů územního plánování.*

## **1.2. Požadavky Ministerstva životního prostředí na obsah a rozsah vyhodnocení vlivů na životní prostředí**

Podle § 10 i odst. 30 zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí má Ministerstvo životního prostředí jako dotčený orgán ve smyslu stavebního zákona při pořizování politiky územního rozvoje stanovit požadavky na obsah a rozsah vyhodnocení vlivů na životní prostředí včetně zpracování možných variant řešení, a pokud vyhodnocení vlivů na životní prostředí neobsahuje náležitosti podle stavebního zákona, je oprávněno požadovat jeho dopracování.

Stavební zákon také řeší tuto problematiku obdobně (§ 33 odst. 1 - Ministerstvo pořizuje návrh politiky územního rozvoje ve spolupráci s ministerstvy, jinými ústředními správními úřady a kraji. Ministerstvo životního prostředí stanoví své požadavky na vyhodnocení vlivů na životní prostředí. V tomto ustanovení se sice hovoří o spolupráci mezi MMR a ostatními ministerstvy, ale nikoli co se týče požadavků MŽP na vyhodnocení. Ty má MŽP stanovit, nikoli dohodnout).

Režim řešení rozporů mezi protichůdnými závaznými stanovisky a stanovisky obsahuje § 4 odst. 7 stavebního zákona, který upravuje otázku projednávání protichůdných stanovisek nebo protichůdných závazných stanovisek dotčených orgánů. Stanoviska jsou závazným podkladem pro Politiku územního rozvoje.

Konkrétní požadavky na vydávání stanovisek k PÚR upravuje stavební zákon v § 33 odst. 3. Máme ale za to, že stanovení požadavků ze strany MŽP nelze považovat za stanovisko ani za závazné



stanovisko podle § 4 stavebního zákona a § 149 správního řádu (zákon č. 500/2004 Sb.). Spíše se jedná o vyjádření, resp. sdělení podle § 154 správního řádu. Proto se na ně vztahují § 136 odst. 6 správního řádu o řešení rozporů pouze přiměřeně.

Postup pro stanovení požadavků na vyhodnocení PÚR 2008 z hlediska vlivů na udržitelný rozvoj byl komplikovaný. MMR nejdříve vyzvalo Ministerstvo životního prostředí (dále jen „MŽP“) dopisem ze dne 20. června 2007, aby MŽP sdělilo požadavky na vyhodnocení vlivů na životní prostředí. MŽP následně ve svojí písemné odpovědi ze dne 19. července 2007 určilo tyto požadavky (celkem šlo o 19 požadavků) a dále stanovilo požadavky na vyhodnocení vlivů na evropsky významné lokality a ptačí oblasti. Zmíněné požadavky byly stanoveny poměrně komplexně a vhodně z hlediska ochrany životního prostředí a hodnocení dopadů PÚR 2008 životní prostředí.

Následně MMR, namísto aby respektovalo tyto požadavky a zajistilo, aby vyhodnocení vlivů bylo provedeno v souladu s nimi, vyzvalo MŽP k dalšímu jednání. Hlavním podmínkou bylo snížení kvality stanovených požadavků anebo jejich úplná eliminace. Znamená to, Ačkoli MŽP na dohodovací řízení přistoupilo, výsledkem byl ústup od podmínek pro ochranu zájmů, jejichž hájení je svěřeno právě MŽP. Z tohoto dopisu zdůrazňujeme zejm.:

1. Ochrana zemědělského půdního fondu a ochranu zvláště chráněných živočichů a rostlin.

MŽP požadovalo, aby PÚR ČR byla zaměřena více na případné dopady na půdu, a to jednak při vymezování rozvojových os, ale i při stanovování kritérií možného rozvoje v rozvojových oblastech. Podle požadavku MŽP měly být navrhovány pouze nezbytně nutné plochy a upřednostňovat záměry na půdách horší kvality. Jednalo se v podstatě o základní požadavek na ochranu před nekontrolovanou suburbanizací a také ochranu greenfields před zastavováním. MŽP navrhlo také zcela konkrétní znění úkolu pro územní plánování.

MMR ale odmítlo takový požadavek zohlednit s nelogickým odůvodněním, že vzhledem k obecnosti PÚR 2008 nelze zohlednit její dopad na zemědělský půdní fond (Odkaz na přílišnou obecnost PÚR 2008 v této části ovšem neodpovídá její konkrétnosti u vymezení zvláště kontroverzních záměrů, zejm. u dopravních staveb – k tomu viz níže).

Stejně bylo také zdůvodněno, proč nelze do PÚR 2008 zahrnout požadavky na ochranu zvláště chráněných druhů rostlin a živočichů při územně plánovací činnosti.

Politika územního rozvoje má ale určit požadavky na konkretizaci úkolů územního plánování a strategii a základní podmínky pro naplňování těchto úkolů. Mezi úkoly územního plánování (§ 19 odst. 1 stavebního zákona patří mj. stanovovat podmínky pro provedení změn v území, zejména pak pro umístění a uspořádání staveb s ohledem na stávající charakter a hodnoty území, vytvářet v území podmínky pro snižování nebezpečí ekologických a přírodních katastrof a pro odstraňování jejich důsledků, a to přírodě blízkým způsobem nebo vytvářet podmínky pro ochranu území podle zvláštních právních předpisů před negativními vlivy záměrů na území.

Z toho je zřejmé, že PÚR 2008 má stanovit základní kriteria pro ochranu zemědělského půdního fondu právě tak, že konkretizuje úkoly pro územní plánování krajů.

**Výsledek:**

Ze společného pracovního jednání mezi MŽP a MMR konaného dne 17. 12. 2007 vyplynulo několik závěrů. Především k řadě požadavků bude přihlédnuto jen „v míře slučitelné s účelem a charakterem PÚR 2008“. Není přitom zřejmé, co tato formulace ve skutečnosti bude pro vyhodnocení vlivů znamenat.

2. Variantní hodnocení

MŽP také požadovalo, aby u variantních řešení byly porovnány vlivy jednotlivých variant na všechny složky životního prostředí a aby byly jednotlivé varianty vyhodnoceny. Také tento požadavek MMR zamítlo.

**Výsledek:**

Ze společného pracovního jednání mezi MŽP a MMR konaného dne 17. 12. 2007 vyplynulo několik závěrů k těmto bodům. Podle názoru MMR neodpovídají požadavky na vyhodnocení variant charakteru a způsobu zpracování PÚR 2008 a nelze jim proto vyhovět. Toto je v přímém rozporu se směrnicí ES 2001/42/ES a také se stavebním zákonem, který přímo s variantami Politiky územního rozvoje a variantami jednotlivých řešení počítá. Vedle toho MMR odmítlo zajistit hodnocení kumulativních a synergických vlivů PÚR 2008.

Stejně tak byl odmítnut požadavek MŽP vyhodnotit PÚR 2008 jednak na úrovni jednotlivých návrhů, tak na úrovni PÚR jako celku. Toto mohlo zabránit situaci, kdy bude hodnocena jenom PÚR jako obecná koncepce, která přitom bude obsahovat zcela konkrétní záměry. Tyto se pak dostanou jednoduše do územně plánovací dokumentace krajů. Hrozí reálné nebezpečí, že kraje odmítnou zpracovat posouzení SEA k těmto záměrům s odkazem na to, že už bylo posouzeno v rámci PÚR, a proto není třeba znovu posuzovat. Takové zkušenosti lze dokladovat již dnes. Kraje podobně odkazují na Koncepci MMR.

Neexistuje žádný důvod, proč by nemohly být do PÚR 2008 zahrnuty varianty, zejm. pokud je v rámci PÚR namísto obecných koridorů řešeno zcela konkrétní trasování staveb (stanovením výchozích, průběžných a cílových bodů, či označením např. D3, R52, pod kterým se skrývají zcela konkrétně umístěné záměry), resp. je neposuzování variant v rozporu s legislativou.

3. Ostatní požadavky

Ostatní požadavky MŽP byly taktéž redukovány a také k nim má být přihlédnuto jen „v míře slučitelné s účelem a charakterem PÚR 2008“.

*Požadujeme, aby byly zohledněny při vyhodnocování PÚR 2008 vlivy na udržitelný rozvoj, a to jednak v rozsahu zákonných požadavků a jednak, aby byly vzaty v potaz požadavky MŽP, včetně původních požadavků, v rozsahu, jaký lze u PÚR 2008 požadovat (zejm. aby se tyto požadavky staly indikátory a limity pro stanovení úkolů pro územní plánování).*

### **1.3. 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 úřadu<sup>2</sup>, tak i Veřejného ochránce práv<sup>3</sup> a Evropské komise.<sup>4</sup>

V PÚR 2008 se nemůže objevit pouze výčet konkrétních staveb, které jsou navrženy v pracovní verzi PÚR 2008 ze strany Ministerstvem dopravy, event. zainteresovanými subjekty jakými je Ředitelství silnic a dálnic ČR, Ředitelství vodních cest ČR, Správa železniční dopravní cesty, s. o. a kraje, 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.

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

<sup>2</sup> Závěrečná zpráva 07/04

<sup>3</sup> Např. výsledky šetření k podnětu, který se týkal průchodu dálnice D8 Chráněnou krajinnou oblastí České středohoří.

<sup>4</sup> 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)

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. 7 pracovní verze 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 pracovní verze PÚR 2008 nijak nevyplývá, jak byly prokázány potřeby rozvoje území státu, resp. které dopravní koridory či osy je nutné variantně vyhodnotit a proč. Přitom 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 několik sporných silničních a dálničních staveb. Text PÚR 2006 tuto věc ale nezmiňuje, přitom ji lze považovat za zásadní.

*Požadujeme proto, aby výše uvedená věta z textu PÚR 2008 byla odstraněna nebo formulována tak, aby se v PÚR 2008 mohly variantní koridory dopravních sítí posuzovat.*

Pracovní verze PÚR 2008 využila pro vymezení koridorů a ploch dopravní infrastruktury stejné metody jako koncepce nazvaná Politika územního rozvoje 2006. V PÚR 2008 jsou konkrétně vymezené některé vysoce kontroverzní dopravní stavby, o kterých se již dlouhodobě diskutuje, ať již z hlediska nezbytnosti jejich umístění (např. R52) nebo o jejich trasování (např. D3, R55), kde se především řeší problematika nutnosti posuzování variant jednotlivých staveb.

Je nepřijatelné, aby základní územně plánovací dokument určoval, jaká trasa má být zvolena pro vedení konkrétní rychlostní silnice nebo dálnice. Tyto otázky musí být řešeny na nižších úrovních (zejména na úrovni zásad územního rozvoje). V PÚR 2008 existují rozpory i mezi „konkrétností“ vymezení jednotlivých dopravních staveb, kdy jsou koridory vymezeny na zcela jiné úrovni odlišnosti, nejsou popsány varianty a navíc není požadováno vyhodnocení vlivu tras (koridorů) na životní prostředí a ani jejich dopad na evropskou soustavu území Natura 2000, stejně tak dotčení zvláště chráněných

území. V nejobecnějším měřítku nejsou zohledněny vlivy záměrů na obecnou přírodu a krajinu. Lze říci, že zatímco u některých se přenášejí úkoly více méně přímo na nižší orgány územního plánování, u jiných jsou přesně vymezené trasy bez dalšího.

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 spojnici 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:

První verze 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, R52 či vedení R55 přes Ptačí oblast Bzenecká Doubrava – Strážnické Pomoraví, kde k řádným variantním posouzením doposud nedošlo a je tak uloženo usnesením české vlády č. 1064/2007) dochází k rozporu s textem kap. 5.1. Východiska v bodě (73), kde se uvádí: *„Obecným kritériem a podmínkou pro umístování koridorů a ploch dopravy a pro jejich vymezení v územně plánovací dokumentaci je minimalizace negativních dopadů na přírodní, civilizační a kulturní hodnoty území s ohledem na vytváření podmínek jeho udržitelného rozvoje. V navrhovaných řešeních předcházet možným kolizím s ochranou veřejných zájmů a v případech, kdy je nelze vyloučit, používat technická opatření na stavbách dopravní infrastruktury k odstranění těchto kolizí.“*

Je tedy nutné toto východisko buď 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.

### 2.2.1. Železniční doprava

#### **Koridory konvenční železniční dopravy**

Navrhujeme doplnit do textu nový bod: ŽD 7 (zcela nové znění textu)

„Vymezení:

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

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“

### 2.2.2. Silniční doprava

#### **1) Bod (91) D 3**

Navrhujeme toto nové znění:

„Úkoly pro územní plánování:

*Respektovat výsledky posouzení variant vedení D3 v úseku Praha na základě usnesení vlády ČR č. 1064 ze dne 19. 9. 2007 o Harmonogramu výstavby dopravní infrastruktury v letech 2008 až 2013 a hájit v ÚPD koridor pro zvolenou variantu.*

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, z výše 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). Stanovisko SEA ze dne 21. 6. 1999 k návrhu dopravních sítí dokonce výstavbu D3 v úseku Mirošovice – České Budějovice – Dvořiště 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.“

## **2) Bod (92) R1**

Nové znění:

### Úkoly pro územní plánování:

*Respektovat výsledky posouzení variant vedení R1, a to v zejména v SZ části v úseku Ruzyně – Březiněves s koridory „J“ a „Ss“ (dle studie fy Mott MacDonald 2007), zpracované na základě usnesení vlády ČR č. 1064 ze dne 19. 9. 2007 o Harmonogramu výstavby dopravní infrastruktury v letech 2008 až 2013 a hájit v ÚPD koridor pro zvolenou variantu.*

### 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).

## **3) Bod (93) R11**

Nové znění:

### Úkoly pro územní plánování:

*Hájit v ÚPD koridor pro vybudování kvalitní dopravní cesty, vybraný s ohledem na to, že nejde o prioritní transevropský dopravní koridor TEN a s ohledem na pahorkovitý terén s vysokým krajinným a rekreačním potenciálem. Budou využity výsledky právě zahajovaného ekologického posuzování dle zákona č. 100/2001 Sb.*

### Odůvodnění:

V současné době je zahájen proces EIA na celý úsek R11 Jaroměř – Královec - st. Hranice, 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.

#### **4) Bod (94) R49**

Navrhujeme toto nové znění:

Úkoly pro územní plánování:

*Provést hodnocení variant a na jeho základě vydat rozhodnutí o potřebnosti nové rychlostní silnice R49 a jejích parametrů (4pruh či 2pruh), zejm. v úseku Lípa – Vizovice - Pozděchov – Horní Lideč – st. hranice délky 27 km, a to s ohledem na ekologickou (střet s přírodním parkem v hornaté krajině s vysokým rekreačním potenciálem), dopravní (intenzita dopravních proudů) a ekonomickou efektivnost. Budou využity výsledky probíhajícího ekologického posuzování dle zákona č. 100/2001 Sb.*

Odůvodnění:

V současné době probíhá proces EIA, který má za úkol variantně posoudit, zde je v úseku Lípa – st. hranice (úseky R4903 až R4095) nezbytné vybudovat předloženou novou 4pruhovou trasu v polovičním profilu s krátkými čtyřmi tunely, nebo trasu místy v trase I/49 a s dlouhými tunely (např. u Vizovic), či zda by postačila modernizace stávající 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. 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.

#### **5) Bod (99) R43**

Nové znění:

Vymezení:

Brno – Svitavy

Zodpovídá: Ministerstvo dopravy v součinnosti s Ministerstvem životního prostředí

Odůvodnění:

V současné době probíhá pro R43 proces EIA na (nelogicky) tři její dílčí úseky (D1 – Kuřim – Svitávka – R35), který má za úkol variantně posoudit výše uvedené varianty, včetně nulové var. (tj. bez R43). Vzhledem k přetrvávajícím rozporům o dopravnímu významu R43 pro ČR, Jihomoravský kraj, město Brno a MČ Brno-Bystrc, negativním vlivům na obyvatele Brna-Bystrc a vysoký rekreační (přírodní) potenciál kolem Brněnské přehrady a 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.

Z hlediska uložení úkolů ústředním orgánů státní správy považujeme za nezbytné zohlednit při rozhodování o vybudování R43 zejména environmentální aspekty, a z toho důvodu uložit



Ministerstvu životního prostředí povinnost spolupracovat na posouzení nezbytnosti R43 a případně hledání vhodné trasy s Ministerstvem dopravy.

## **6) Bod (100) R52**

*Nové znění:*

Vymezení:

*Kapacitní silniční spojení Brno - Vídeň*

Úkoly pro územní plánování:

*Respektovat výsledky posouzení nového silničního spojení Brna s Vídní, tj. porovnání oficiálního koridoru R52 v úseku (Brno -) Pohořelice – Mikulov a koridoru D2+R55 v úseku Brno – Břeclav - Poštorná - státní hranice, zpracované na základě usnesení vlády ČR č. 1064 ze dne 19. 9. 2007 o Harmonogramu výstavby dopravní infrastruktury v letech 2008 až 2013 a požadavků, vyplývajících z Operačního programu Doprava 2007-2013. V ÚPD hájit koridor pro zvolenou variantu.*

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 směrnici ES č. 2001/42. U koridoru, který bude představovat spojení Brna s Vídní, by mělo být obdobně jako u koridoru R35b 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 UP VUC Břeclavsko (v rozporu se směrnici 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 OPD), stejné stanovisko zaujala i Evropská investiční banka.

Průběh povolování a posuzování této stavby je navíc ohrožen. V současnosti je přerušeno územní řízení, bylo zastaveno řízení o výjimce ze základních podmínek ochrany zvláště chráněných živočichů pro první úsek (R5204), nebyla vydána některá závazná stanoviska orgánu ochrany přírody. V PÚR 2008 by tak byla zahrnuta závazná varianta, která by mohla být nerealizovatelná. Stejně tak by ale nemohla být provedena žádná jiná varianta, protože zásady územního rozvoje Jihomoravského kraje nemohou být s PÚR 2008 v rozporu a nemohly by jinou variantu obsahovat.

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.“

### 5.2.2.1 Silniční doprava

#### 1) **Bod (109) R55**

*Navrhujeme toto nové znění:*

Úkoly pro územní plánování:

*Respektovat výsledky posouzení variant vedení R55, tj. porovnání koridoru R55 přes Ptačí oblast Bzenecká Doubrava – Strážnické Pomoraví v úseku Rohatec – Bzenec – Uherský Brod – Napajedla – Otrokovice a koridoru mimo ptačí oblast v úseku Rohatec – Veselí nad Moravou – Uherské Hradiště – Napajedla – Otrokovice zpracované na základě usnesení vlády ČR č. 1064 ze dne 19. 9. 2007 o Harmonogramu výstavby dopravní infrastruktury v letech 2008 až 2013 a hájit v ÚPD koridor pro zvolenou variantu.*

Odůvodnění:

Přestože je příslušný ÚP VÚC okresu Hodonín schválen s územní ochranou R55 přes ptačí oblast a bylo již 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, aniž dle směrnice o stanovištích byla procesem EIA posouzena varianta mimo chráněné území (zákonost vydání tohoto stanoviska EIA také od ledna 2008 řeší Ústavní soud). Je zde tedy značné riziko, že koridor R55 přes ptačí oblast nemusel být vybrán zákonnými prostředky.

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.

#### 2) **Bod (110) S1**

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 dopravu z Olomouckého kraje do Polska bude snadno realizováno 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 Jesenicku by tak vytvořilo nepřijatelnou dopravní disproporci.

### **3) Bod (112) S3**

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 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 auty/den, na což stávající 2pruhová 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.

### **4) Bod (118) S9**

Navrhujeme celý tento bod vypustit, neboť výstavbou silnice „republikového významu“ S9 v úseku Otrokovice (R55) – Zlín – Zádveřice (R49) jako místní přeložky silnice I/49 v podobě „pravoběžní komunikace“ ve Zlíně (nyní např. prochází procesem EIA část pod názvem „Obchvat Zálešná“) není nutné pro úroveň PÚR 2008 vůbec uvádět (jde zřejmě o uměle vytvořenou osu S9).

## **2.2.3. Vodní doprava**

### **5) Bod (101) VD1**

Navrhujeme toto 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.*

Úkoly pro územní plánování:

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

Zodpovídá: kraje Ústecký a Středočeský

Úkoly pro ministerstva a jiné ústřední správní úřady:

*Ukončit další přípravu plavebního stupně Přelouč II. přes biocentrum Slavíkovy ostrovy, stejně jako záměru na výstavbu přístavu Pardubice, a dokončit ekologické hodnocení vlivů uvažovaného stupně Děčín na životní prostředí a území soustavy Natura 2000 dle zákona č. 100/2001 Sb.*

Zodpovídá: Ministerstvo dopravy v součinnosti s Ministerstvem životního prostředí

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).

U VD Přelouč nebyly povoleny dvě výjimky ze zákona č. 114/1992 Sb. k zásahu do biotopů chráněných živočichů a rostlin, takže bez nich nelze z právního hlediska záměr dostavět. 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, 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 vodní dopravy lze očekávat a zejména to, že převezme významné množství nákladů ze silnic.

Pro 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.“

## **6) Bod (103) VD 3**

Navrhujeme toto 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 - Krajině-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", nýbrž bude rozhodovat o ponechání/obnovení územní rezervy pro celý projekt v územních plánech VÚC. Projekt má z pohledu trasování 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 a ekonomické spornosti potřeba připravit podobně jako u VD4 Odra-Váh vynětí celého projektu, nebo alespoň jeho nejkonfliktnějších a z hlediska naplnění parametrických požadavků dohody AGN zcela nerealistických částí (Labská větev, Oderská větev), z dohody AGN

#### 2.2.4. Kombinovaná doprava

##### **Bod (105) KD1**

Tento bod celý vyjmout z kap. Kombinovaná doprava a vložit ho do kap. 5.2.1.2 Železniční doprava (pod „Koridory konvenční železniční dopravy“), neboť trať z Frýdlantu přes Liberec do Prahy má spíše význam pro rozvoj železniční dopravy, než pro kombinovanou. Dále je nutné provést posouzení tohoto železničního spojení ve dvou variantách, tj. přes Mladou Boleslav (dle PÚR 2008) a také přes Všetaty.

Navrhujeme toto nové znění:

##### Úkoly pro ministerstva a jiné ústřední správní úřady:

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

#### 2.2.5. Letiště

##### **1) Bod (106) L1**

Navrhujeme toto nové znění:

##### Kritéria a podmínky pro rozhodování o změnách v území:

*Při rozhodování a posuzování záměru na změny v území, včetně Nulové varianty v rámci procesu EIA dle zák. 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. Řešení problematiky zastavování volného území, suburbanizace a urban sprawl**

Obecná část

Nekoordinovaný a neregulovaný nárůst rezidenční a pracovištní 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

**a. 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. 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 hromadné dopravy a dostupností stanic této dopravy z rozvojových lokalit.
- 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).

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 vztahené na územní obvody ORP uplatňovat při pořizování územních plánů a jejich dodržování prověřovat v pravidelných aktualizacích ÚAP a při pravidelném vyhodnocování ÚP.

**b. 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 infrastrukturu. Vznik těchto investic dále zásadně ovlivňuje ekonomickou životaschopnost a konkurenceschopnost stávajících obchodních a dalších dotčených zařízení popřípadě (u investic směřujících do 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).

**c. 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.

Konkrétní připomínky

**1) Bod (18)**

Záměry, které mohou významně ovlivnit charakter krajiny, umísťovat do co nejméně konfliktních lokalit a následně podporovat potřebná kompenzační opatření (viz také Krajina a udržitelný rozvoj: Výzvy Evropské úmluvy o krajině, Strassbourgh 2006).

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.*

**2) Bod (19)**

Vymezit a chránit před zastavěním pozemky nezbytné pro vytvoření souvislých ploch veřejně přístupné zeleně (zelené pásy) v rozvojových oblastech a v rozvojových osách ve spolupráci s dotčenými



obcemi; cílem je zachovat prostupnost krajiny, umožnit její rekreační využití a vznik a rozvoj lesních porostů (viz také čl. 23 PÚR ČR 2006).

Navrhujeme do textu doplnit:

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

### **3) 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 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.*

### **4) Bod (25) část 1**

Města, která jsou zdrojem rozvoje v regionech (dále též regionální centra), by měla koordinovaně spolupracovat při umisťování veřejné infrastruktury v území a jejím rozvoji, a tím by měla podporovat její účelné využívání v rámci sídelní struktury. Cílem je, aby regionální centra díky svým možnostem, poloze i infrastruktuře, zlepšovala podmínky pro rozvoj okolních obcí ve venkovských oblastech a v oblastech se specifickými geografickými podmínkami. Z tohoto důvodu je významné vytvářet podmínky pro zkvalitnění dopravní dostupnosti těchto regionálních center

Navrhujeme do textu doplnit:

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

### **5) Bod (25) část 6**

Do tohoto bodu navrhujem 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-IV) mimo zastavěné území zachovat rezervu pro vytvoření zelených pásů (či bioridorů a biocenter ÚSES) napojených na přírodní prvky okolní krajiny. Při vyjímání z II-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 v článku 20 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.

#### **6) Bod (26)**

Do tohoto článku navrhujeme doplnit:

*V návaznosti na doporučení II 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.*

#### **7) Bod (27)**

*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.*

#### **8) Podkapitola 3.2. Koncepce**

Do této kapitoly navrhujeme doplnit:

*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.).*

#### Odůvodnění:

Vzhledem k tomu, že znečištění ovzduší je jedním z palčivých problémů měst v České republice, který omezuje atraktivitu měst pro bydlení i pracovní aktivity a je jedním z faktorů posilujících nežádoucí

odliv obyvatelstva z měst za jeho správní hranici, 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 Politice územního rozvoje ČR.

### **9) Kapitola 3, podkapitoly 3.2.- 3.2.1.**

Do článků o jednotlivých 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. Umisťování maloobchodních zařízení nad 5 000 m<sup>2</sup> prodejní plochy koordinovat na úrovni celé rozvojové oblasti. Umisťování maloobchodních menších maloobchodních zařízení řešit stanovením rozložení nákupních ploch mezi obce (v rámci přesnějšího vymezení rozvojových oblastí v ZÚR),*
- *k požadavkům na rozvoj bydlení doplnit: společně s rozvojem drobných lokálních služeb, obchodu a občanské vybavenosti,*
- *při realizaci rozvojových os zachovávat prostupnost krajiny a minimalizovat fragmentaci ekosystémů a krajinných ploch, koridorů či matrice jako nutnou součást udržitelného rozvoje.*

### **10) Bod (36) Rozvojová oblast Brno**

Navrhujeme toto znění bodu c):

c) 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 (36) 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, neposilovat současná centra obchodu a služeb celoměstského významu a nevytvářet nová.*

## **2.5. Ochrana vodních poměrů**

### Obecné připomínky

V úvodní části materiálu (kapitoly 1 a 2) je 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.<sup>5</sup>

Konkrétní připomínky:

**1) Bod (24)**

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) Bod (25) část 4**

Podpora transevropského řízení rizik včetně dopadů na změny klimatu.“ (ÚA EU část III.5 čl. 23, 24) Zejména v oblastech vystavených většímu počtu rizik, jakými jsou v podmínkách území České republiky povodí řek a horské oblasti, je nezbytné nástroji územního plánování ověřit požadavky a možnosti např.

*V tomto textu navrhujeme vyměnit chybně uvedený pojem „povodí řek“ za nivy vodních toků a hydrologicky citlivá území (např. CHOPAV a území náchylná k vodní erozi).*

Odůvodnění:

Celé území naší republiky spadá do některého z hlavních povodí – není asi záměrem autorů zaměřit zvýšenou pozornost paušálně na celé území, ale pouze na nejvíce problematické části.

**3) Kapitola 3.2. – Koncepce**

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

*vyhnout se plánování nové zástavby v nivách vodních toků a záplavových územích.*

---

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

**4) Do úkolů územního plánování pro každou z rozvojových oblastí navrhuje zařadit tyto body:**

- a. *„Vytvářet územní podmínky pro neškodný rozliv povodní mimo zastavěná území, pro tvorbu lesoparků a rozlivných 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. )*

**5) Kapitola 4 Specifické oblasti**

U specifických oblastí Jeseníky a Kralický Sněžník, Beskydy a Šumava navrhuje 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

1.) V důsledku klimatických změn dochází k úbytku počtu dnů s přirozenou sněhovou pokrývkou – to přináší nutnost umělého zasněžování, jež klade značné nároky na spotřebu elektrické energie a vody,

2.) Narušení souvislého lesa zhoršuje odtokové poměry a zvyšuje riziko povodní a eroze, stejně jako nebezpečí větrných kalamit v sousedních porostech

3.) Tlak na výstavbu lyžařských areálů často narušuje celistvá území s velkým významem pro zachování druhové i ekosystémové biodiverzity.

**6) Na straně 105 v kapitole 6.2.2.4 Vodní hospodářství**

Navrhujeme zařadit nový bod 2:

*Území určená k rozlivům povodní s následujícím obsahem:*

Vymezení:

*Plochy morfoloogicky a hydrologicky vhodné rozlivy povodní mimo zastavěná území pro budoucí využití omezeného vodního bohatství a pro posílení přirozené infiltrace povrchové vody, jako nejekonomičtějšího a nejudržitelnějšího 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 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 rozliv povodní před jinými aktivitami, které by mohly ztížit nebo znemožnit obnovu inundace (rozliv povodní) v souladu s platnými plány podle zákona č. 254/2001 Sb., o vodách a o změně některých zákonů (vodní zákon), v platném znění.*

Úkoly pro územní plánování:

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

Zodpovídá: všechny kraje v ČR

Termín: rok 2009

Úkoly pro ministerstva a jiné ústřední správní úřady:

*Stanovit podmínky využívání těchto území. Zajistit vyhlášení území pro rozliv povodní a stanovení limitů jejich využití v PÚR v souladu s Plánem hlavních povodí ČR.*

Zodpovídá: Ministerstvo životního prostředí a Ministerstvo zemědělství ve spolupráci s Ministerstvem pro místní rozvoj

Termín: duben 2010

## **2.6. Limity těžby a koridory a plochy technické infrastruktury**

### **1) Bod (68) Specifická oblast Mostecko**

Původní znění textu:

Úkoly pro územní plánování:

c) v případě rozšíření povrchové těžby hnědého uhlí stanovit regulativy pro ochranu přírody a krajiny a zastavěného území.

Zodpovídá: Ústecký kraj

Termín: 2011

Navrhujeme tuto změnu textu:

*c) zachovat a zajistit rozvoj osídlení na Litvínovsku a s ohledem na důvody vymezení tohoto území zachovat územní limity 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 Středočeské hnědouhelné pánve upravených dle požadavků zákona č. 183/2006 Sb., a platných od ledna 2007.

**2) Bod (141) E4**

Navrhujeme zcela vypustit tyto části textu:

Vymezení:

*Plocha pro významný energetický zdroj Blahutovice včetně koridoru pro vyvedení elektrického výkonu a potřebné vodní nádrže, dále plocha pro významný energetický zdroj Tetov včetně koridoru pro vyvedení elektrického výkonu.*

Zodpovídá:

*Moravskoslezský kraj, Pardubický kraj*

Odůvodnění:

Významné energetické zdroje“ Blahutovice a Tetov byly naplánovány jako jaderné elektrárny 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). Je také třeba upozornit na programové prohlášení současné vlády, které říká, že nebude plánována a podporována výstavba nových jaderných bloků. Lze tedy dále zvážit vypuštění lokalit Temelín a Dukovany. Ve druhé z nich probíhá obnova, ale bez nároků na zábor dalších pozemků.

**3) Bod (159)**

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.

### 3. Kontakty

Na zpracování těchto připomínek se podíleli:

- Ekologický právní servis, [www.eps.cz](http://www.eps.cz), Mgr. Vendula Povolná, [vendula.povolna@eps.cz](mailto:vendula.povolna@eps.cz)
- Děti Země, [www.detizeme.cz](http://www.detizeme.cz), RNDr. Miroslav Patrik, [dz.bno@ecn.cz](mailto:dz.bno@ecn.cz)
- NESEHNUTÍ, [www.nesehnuti.cz](http://www.nesehnuti.cz), Mgr. Jiří Koželuh, [jiri.kozelouh@nesehnuti.cz](mailto:jiri.kozelouh@nesehnuti.cz)
- Hnutí Duha, [www.hnutiduha.cz](http://www.hnutiduha.cz), Mgr. Zdeněk Poštulka, [zdenek.postulka@hnutiduha.cz](mailto:zdenek.postulka@hnutiduha.cz), Mgr. Petr Holub, [petr.holub@hnutiduha.cz](mailto:petr.holub@hnutiduha.cz)
- Calla – Sdružení pro záchranu prostředí, Ing. Edvard Sequens, [edvard.sequens@calla.cz](mailto:edvard.sequens@calla.cz)
- Veronica, [www.veronica.cz](http://www.veronica.cz), Mgr. Hana Chalupská, [hana.chalupska@veronica.cz](mailto:hana.chalupska@veronica.cz)