

# ODŮVODNĚNÍ ÚZEMNÍHO PLÁNU BAVORY

okr. Břeclav, ORP Mikulov



## II.A TEXTOVÁ ČÁST ODŮVODNĚNÍ – DÍL 2

**Pořizovatel: Městský úřad Mikulov, Odbor stavební a životního prostředí,  
Náměstí 1, 692 20 Mikulov**

**Objednatel: Obec Bavorsky Mikulov, IČ 00600148, Bavorsky Mikulov 9, 692 01 Bavorsky Mikulov**

**Projektant: AR projekt s.r.o., Hvězdoslavova 1096/29, 627 00 Brno**

Tel/Fax: 545217035, Tel. 545217004

E-mail: mail@arprojekt.cz

www.arprojekt.cz

Vedoucí a zodpovědný projektant: Ing. arch. Milan Hučík, autorizace ČKA 02 483


Číslo zakázky: 946

Datum zpracování: 03/2025

**Hodnocení vlivu koncepce na životní prostředí (SEA):** LÖW & spol., s r.o., Brno.

**Posouzení vlivu koncepce na soustavu Natura 2000,** podle §45i zákona č. 114/1992

Sb. o ochraně přírody a krajiny ve znění pozdějších předpisů: LÖW & spol., s r.o., Brno., zpracovatel Mgr. Tomáš Dohnal, držitel autorizace k provádění posouzení podle §45i zákona č. 114/1992 Sb. o ochraně přírody a krajiny ve znění pozdějších předpisů (udělení autorizace č. j. 25622/ENV/12-1038/630/12 ze dne 29. 3. 2012, prodloužené č. j. 22780/ENV/17-1627/630/17 ze dne 29. 3. 2017).

<b>Územní plán Bavorsky Mikulov byl spolufinancován z rozpočtu Ministerstva pro místní rozvoj.</b>	 <b>MINISTERSTVO PRO MÍSTNÍ ROZVOJ ČR</b>
<b>Územní plán Bavorsky Mikulov byl podpořen z rozpočtu Jihomoravského kraje.</b>	<b>jihomoravský kraj</b>

## II.A. TEXTOVÁ ČÁST ODŮVODNĚNÍ – DÍL 2

II.20. ROZHODNUTÍ O NÁMITKÁCH VČETNĚ SAMOSTATNÉHO ODŮVODNĚNÍ _____	3
II.20.1. Námitky uplatněné při projednání dle § 52 stavebního zákona č. 183/2006 Sb. (řízení o ÚP) ____	3
II.21. VYHODNOCENÍ PŘIPOMÍNEK _____	7
II.21.1. Připomínky uplatněné při projednání podle § 50 odst. 2) stavebního zákona _____	7
II.21.2. Připomínky uplatněné při projednání dle § 52 stavebního zákona č. 183/2006 Sb. (řízení o ÚP)121	
II.22. CITACE Z ROZSUDKU NEJVYŠŠÍHO SPRÁVNÍHO SOUDU _____	188

## II.20. ROZHODNUTÍ O NÁMITKÁCH VČETNĚ SAMOSTATNÉHO ODŮVODNĚNÍ

### II.20.1. Námitky uplatněné při projednání dle § 52 stavebního zákona č. 183/2006 Sb. (řízení o ÚP)

Poř. číslo	NÁMITKY	ROZHODNUTÍ O NÁMITKÁCH
<b>14.N</b>	<p><b>Hodulák Jaroslav, Bavyry 113, 69201 Bavyry</b>  Doručeno dne 29.03.2023 pod č.p. MUMI 23014454 (chybné podání) a MUMI 2301456  Vlastník pozemků parc. č. 1428/1, 1428/2 v k.ú. Bavyry</p> <p>Námitka:  podávám námitku proti současnému návrhu ÚP Bavyry týkající se velikosti zastavěné plochy na mých pozemcích 1428/1, 1428/2 a neprojednání jako majitele pozemků možnost vytvoření biokoridoru.</p> <p>Dále podávám námitku proti Odůvodnění ploch vymezených územním plánem nově uvedené na straně č. 185 - označení Z2, Z3 dokumentu Odůvodnění územního plánu Bavyry, okr. Břeclav, ORP Mikulov, II. textová část odůvodnění (viz příloha č.1 Námitky)</p> <p>Odůvodnění:  v současném platném ÚP Bavyry jsou mé výše jmenované pozemky zařazeny celé do plochy BV/2 - Plocha obytné zástavby, tj. až po ochranné pásmo Bavorského potoka. Z dosud námi nejasného důvodu se v novém návrhu ÚP Bavyry plocha obytné zástavby snižuje i oproti sousední obytné zástavbě. Žádáme minimálně o narovnání plochy BV na stejnou úroveň jako je BV na pozemcích již zastavěných (parcela č. 298/1, 276, 272, 266, 263) včetně rovnocenné možnosti zastavění jako mají parcely č. 276, 272, 266, 263. V žádném případě narovnáním zastavitelné plochy nedojde k porušení ochrany přírody a krajiny. Pokud je důvodem snížení zastavitelnosti plochy Odůvodnění na straně 185 - označení Z2,Z3 dokumentu Odůvodnění územního plánu Bavyry, okr. Břeclav, ORP Mikulov, textová část odůvodnění (viz příloha č. Námitky) s tím zásadně nesouhlasím, pokud má obec zájem vybudovat novou ulici, nemůže to být na úkor stávající zastavitelnosti plochy u pozemků, kde již je ve stávajícím ÚP stanovena a schválena velikost zastavěné plochy. Navíc toto řešení se mnou jako majitelem pozemku obec ani jiná instituce nekomunikovala.</p>	<p>Ad. 14.N) Námitce se vyhovuje částečně.</p> <p>Hranice zastavitelné plochy Z2 byly posunuty a zarovnány na současně zastavěné území, tj. na hranice stabilizovaných ploch BV na pozemcích p.č. 298/1 a 276, v k.ú. Bavyry. V tomto směru se námitce vyhovuje.</p> <p>Územní plán v souladu s ustanovením § 43 stavebního zákona stanoví základní koncepci rozvoje území obce, ochrany jeho hodnot, jeho plošného a prostorového uspořádání, uspořádání krajiny a koncepci veřejné infrastruktury; vymezí zastavěné území, plochy a koridory, zejména zastavitelné plochy a plochy vymezené ke změně stávající zástavby, k obnově nebo opětovnému využití znehodnoceného území, pro veřejně prospěšné stavby, pro veřejně prospěšná opatření a pro územní rezervy a stanoví podmínky pro využití těchto ploch a koridorů.</p> <p>Územní systém ekologické stability krajiny (ÚSES) je definován jako „vzájemně propojený soubor přirozených i pozměněných, avšak přírodě blízkých ekosystémů, které udržují přírodní rovnováhu.“ Zároveň je vytváření ÚSES podle § 4 odst. 1) zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, ve znění pozdějších předpisů, veřejným zájmem, na kterém se podílejí vlastníci pozemků, obce i stát.</p>

	<p>Dále žádáme, aby s majiteli pozemků byl projednán tzv. navrhovaný lokální biokoridor, tj. jaké jsou limitující podmínky ve vztahu k vlastnictví pozemku (např. jasné ochranné pásmo). Se mnou, jako majitelem pozemků, o založení biokoridoru nikdo nekomunikoval. Pokud dojde k jeho založení, dochází tím i ke snížení zastavitelné plochy u již stávajících pozemků (parcela č. 276, 272, 266, 263).</p> <p>Příloha č. 1 - strana 185 - označení Z2, Z3 dokumentu Odůvodnění územního plánu Bavory</p>	<p>Smyslem vytváření a ochrany ÚSES je zajištění základních prostorových podmínek pro dlouhodobé udržení a posílení jedné ze základních přirozených funkcí krajiny – ekologické stability. Děje se tak postupným vytvářením spojitě sítě ploch s relativně vysokou ekologickou stabilitou, na kterých je umožněn rozvoj přirozených, především rostlinných společenstev, jejichž druhová skladba odpovídá konkrétním stanovištním podmínkám. Takto stabilizovaná území jsou předpokladem zachování či obnovení rozmanitosti původních biologických druhů a jejich společenstev a mohou příznivě působit na okolní méně ekologicky stabilní části krajiny.</p> <p>V Bavorech je kromě specifických skladebných částí ÚSES, jako jsou teplomilná stepní, lesní i skalní společenstva, doplněn i nivní biokoridor (ne vodní) LBK.6 s vloženým biocentrem LBC.8 s předpokládanou výměrou 3 ha.</p> <p>Biokoridor LBK.6 je vymezen v minimálních parametrech a navíc se na vlastní tok vztahuje i potřeba manipulačního pásma pro údržbu toků. Vodní toky a nivy jsou ze zákona o ochraně přírody a krajiny významnými krajinnými prvky a rovněž podléhají obecné ochraně přírody ze zákona. Veškeré skladebné části ÚSES jsou vymezeny v CHKO Pálava, kde ochrana přírody je jednou z priorit a k obecné ochraně přírody náleží vytváření ÚSES. Obavy vlastníků ze ztráty vlastnictví nebo úbytku ZPF – nejedná se o vyjmutí ze ZPF, nejsou na místě, nikdo vlastníky nebude nutit se vzdát vlastnictví nebo hospodařit jinak, podmínkou je jen nesnižovat přírodní hodnoty (i orná půda je přírodní hodnotou) např. zastavěním, skládkováním apod.</p> <p>Odkazujeme také na rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 31. 8. 2011, č. j . 1 Ao 4/2011 – 42, dle něhož majitel pozemku nemá právní nárok na stanovení takových podmínek rozvoje plochy zahrnující pozemky v jeho vlastnictví, které by plně vyhovovaly jeho soukromoprávním zájmům. S ohledem na usnesení</p>
--	--	---

		<p>Ústavního soudu ze dne 26. 5. 2011, sp. zn. II. ÚS 2961/10, je volba konkrétní podoby využití určitého území vždy výsledkem politické procedury schvalování územního plánu. Územní plán přitom stanoví rozvoj obce na řadu let dopředu, jeho účelem je dospět k harmonickému využití území a nelze přijmout závěr, dle něhož by územní plánování skončilo tam, kde stojí zájem vlastníků pozemků.</p>
<b>15.N</b>	<p><b>Holcová Veronika, Sobotovice 109, 66467 Sobotovice</b>  Doručeno dne 29.03.2023 pod č.p. MUMI 23014457  Vlastník pozemků parc. č. 1426, 1427/1, 1427/2 v k.ú. Bavory</p> <p>Námítka:  podávám námítku proti současnému návrhu ÚP Bavory týkající se velikosti zastavěné plochy na mých pozemcích 1426, 1427/1, 1427/2 a neprojednání jako majitele pozemků možnost vytvoření biokoridoru.</p> <p>Dále podávám námítku proti Odůvodnění ploch vymezených územním plánem nově uvedené na straně č. 185 - označení Z2, Z3 dokumentu Odůvodnění územního plánu Bavory, okr. Břeclav, ORP Mikulov, II. textová část odůvodnění (viz příloha č. 1 Námítky)</p> <p>Odůvodnění:  v současném platném ÚP Bavory jsou mé výše jmenované pozemky zařazeny celé do plochy BV/2 - Plocha obytné zástavby, tj. až po ochranné pásmo Bavorského potoka. Z dosud námi nejasného důvodu se v novém návrhu ÚP Bavory plocha obytné zástavby snižuje i oproti sousední obytné zástavbě. Žádáme minimálně o narovnání plochy BV na stejnou úroveň jako je BV na pozemcích již zastavěných (parcela č. 298/1, 276, 272, 266, 263) včetně rovnocenné možnosti zastavění jako mají parcely č. 276, 272, 266, 263. V žádném případě narovnáním zastavitelné plochy nedojde k porušení ochrany přírody a krajiny. Pokud je důvodem snížení zastavitelnosti plochy Odůvodnění na straně 185 - označení Z2,Z3 dokumentu Odůvodnění územního plánu Bavory, okr. Břeclav, ORP Mikulov, li. textová část odůvodnění (viz příloha č. Námítky) s tím zásadně nesouhlasím, pokud má obec zájem vybudovat novou ulici, nemůže to být na úkor stávající zastavitelnosti plochy u pozemků, kde již je ve stávajícím ÚP stanovena a schválena velikost zastavěné plochy. Navíc toto řešení se mnou jako majitelem pozemku obec ani jiná instituce nekomunikovala.</p> <p>Dále žádáme, aby s majiteli pozemků byl projednán tzv. navrhovaný lokální biokoridor, tj. jaké jsou limitující podmínky ve vztahu k vlastnictví pozemku (např. jasné ochranné pásmo). Se mnou, jako majitelem pozemků, o založení biokoridoru nikdo nekomunikoval. Pokud dojde k jeho založení, dochází tím i ke snížení zastavitelné plochy u již stávajících pozemků (parcela č. 276, 272, 266, 263).  Příloha č. 1- strana 185 - označení Z2, Z3 dokumentu Odůvodnění územního plánu Bavory</p>	<p>Ad. 15.N) Námítce se vyhovuje částečně.  Viz ad. 14.N)</p>

<p><b>16.N</b></p>	<p><b>Hanáková Marcela, Bavorsy 76, 69201 Bavorsy</b>  Doručeno dne 27.03.2023 pod č.p. MUMI 23014039  Vlastník pozemků parc. č. 1437/2 v k.ú. Bavorsy</p> <p>Námitka  Podávám námitku na změnu užívání výše uvedeného parc. č. 1437/2 a to z chaty a chalupy na zahrady a zeleň.</p> <p>Odůvodnění:  Při poslední změně ÚP Bavorsy č. 3 z roku 2018 byl výše uvedený pozemek po mé žádosti změněn na chaty chalupy. Další změnu jsem v novém územním plánu nežádala. Tato námitka již byla podána 5.11.2020</p>	<p>Ad. 16.N) Námitce se nevyhovuje  Umístění zastavitelné plochy Z16 na pozemku p.č. 1437/2 v k.ú. Bavorsy bylo prověřeno v návrhu ÚP Bavorsy pro společné jednání ve variantě „B“.</p> <p>Ve vyhodnocení vlivu koncepce na životní prostředí byl u plochy Z16 shledán negativní vliv na krajinný ráz a na naturová území. Plocha byla proto z ÚP Bavorsy vyřazena.</p> <p>Odkazujeme na rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 31. 8. 2011, č. j . 1 Ao 4/2011 – 42, dle něhož majitel pozemku nemá právní nárok na stanovení takových podmínek rozvoje plochy zahrnující pozemky v jeho vlastnictví, které by plně vyhovovaly jeho soukromoprávním zájmům. S ohledem na usnesení Ústavního soudu ze dne 26. 5. 2011, sp. zn. II. ÚS 2961/10, je volba konkrétní podoby využití určitého území vždy výsledkem politické procedury schvalování územního plánu. Územní plán přitom stanoví rozvoj obce na řadu let dopředu, jeho účelem je dospět k harmonickému využití území a nelze přijmout závěr, dle něhož by územní plánování skončilo tam, kde stojí zájem vlastníků pozemků.</p> <p>Poznámka:  Paní Hanáková připomínku v roce 2020 chybně formulovala</p>
--------------------	--	--

#### DALŠÍ POŽADAVKY NA ÚPRAVU ÚP BAVORY PRO OPAKOVANÉ VEŘEJNÉ PROJEDNÁNÍ:

Dále se požaduje upravení označení (identifikátorů) prvků územního plánu Bavorsy (tj. ploch s RZV, zastavitelných ploch, ploch změn v krajině, ploch přestavby, koridorů, ÚSES, územních rezerv, územních studií, dohod o parcelaci, ...) podle č. 157/2024 Sb., Vyhláška o územně analytických podkladech, územně plánovací dokumentaci a jednotném standardu.

Podle vyhlášky č. 157/2024 Sb., se rovněž upraví názvy některých ploch s RZV.

## II.21. VYHODNOCENÍ PŘIPOMÍNEK

### II.21.1. Přípomínky uplatněné při projednání podle § 50 odst. 2) stavebního zákona

Přípomínky, námitky i jejich vypořádání jsou ponechány v původní podobě. Označení a názvosloví zde uváděné je v ostatních částech územního plánu aktualizováno dle vyhlášky č. 157/2024 Sb., Vyhláška o územně analytických podkladech, územně plánovací dokumentaci a jednotném standardu.

V odůvodnění jsou uváděny odkazy na stavební zákone č. 183/2006 Sb., ve znění platném v době zpracování upraveného návrhu ÚP Bavory, a na prováděcí předpisy k tomuto stavebnímu zákonu. Nový stavební zákon č. 283/2021 Sb. nicméně obsahuje obdobná ustanovení, pouze v jiných paragrafech.

Přehled změn terminologie (označení a názvů ploch s rozdílným způsobem využití) je uveden v kapitole I.1, části STANOVISKA UPLATNĚNÁ V PRŮBĚHU SPOLEČNÉHO JEDNÁNÍ.

Pořadové číslo, datum podání č. podací MUMI	Podatel Přípomínka	Vypořádání
<p>9. 20.10.2021 MUMI 20045138</p>	<p><b>RWE Gas Storage, s.r.o., Limuzská 3135/12, 10800 Praha 10, Strašnice</b> REA/209/2020, ze dne 13.10.2020</p> <p>Na základě vašeho doručení návrhu Územního plánu Bavory ze dne 25. 9. 2020 pod č.j. MUMI 20041145, spis. zn. STZI/3727/2017/PROI Vám sdělujeme, že požadujeme, aby v textové části územního plánu bylo ocitováno, že je zapotřebí respektovat podmínky stanovené rozhodnutím MZP č.j. 2545/560/11, 102099/ENV/II ze dne 17. 7. 2012, které stanovuje chráněné území pro zvláštní zásahy do zemské kury pod názvem CHUZZZK Dolní Dunajovice I.</p> <p>V grafické části územního plánu je toto CHUZZZK vyznačeno.</p> <div data-bbox="521 659 1310 1228" style="text-align: center;"> </div>	<p><b>9) Přípomínce se vyhovuje částečně.</b> V grafické části územního plánu je toto CHUZZZK vyznačeno.</p> <p><u>Odůvodnění:</u> Požaduje se, aby v textové části územního plánu bylo ocitováno, že je zapotřebí respektovat podmínky stanovené rozhodnutím MZP č.j. 2545/560/11, 102099/ENV/II ze dne 17. 7. 2012, které stanovuje chráněné území pro zvláštní zásahy do zemské kury pod názvem CHUZZZK Dolní Dunajovice I.</p> <p>V grafické části územního plánu je toto CHUZZZK vyznačeno, z čehož jednoznačně vyplývá, že je povinnost respektovat CHUZZZK Dolní Dunajovice I.</p>



Toto rozhodnutí nabylo právní moci  
dne 23. 07. 2012  
odbor výkonu státní správy VII MŽP  
dne 15. 8. 2012 (podpis)



č. j. 2545/560/11  
102099/ENV/11  
Sp.zn: GEO 28/2011

## ROZHODNUTÍ

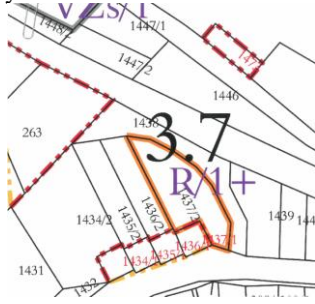
Ministerstva životního prostředí, odboru výkonu státní správy VII (dále MŽP OVSS VII), o žádosti organizace RWE Gas Storage, s.r.o., Prosecká 855/68, Praha 9, PSČ 190 00, IČ 27892077, bez č.j. ze dne 20.12.2011, která byla evidována na MŽP OVSS VII dne 28.12.2012 pod č. j. 2545/560/11; 102099/ENV/11, o změnu (rozšíření) chráněného území pro zvláštní zásahy do zemské kůry (CHÚZZK) Dolní Dunajovice I.

MŽP OVSS VII věcně a místně příslušné podle ust. § 17 odst. 1 zákona č. 44/1988 Sb., o ochraně a využití nerostného bohatství, ve znění pozdějších předpisů (dále též horní zákon), po provedeném správním řízení ve smyslu ust. § 17 horního zákona ve spojení s ust. § 34 horního zákona a ust. §§ 4 a 6 vyhlášky Ministerstva životního prostředí č. 364/1992 Sb., o chráněných ložiskových územích a dle § 9 zák. č. 500/2004 Sb.(dále správní řád), po projednání s Krajským úřadem Jihomoravského kraje, v součinnosti s Ministerstvem průmyslu a obchodu a Obvodním báňským úřadem pro území krajů Jihomoravského a Zlínského, jakož i po dohodě s příslušnými orgány územního plánování a stavebními úřady, rozhodlo dle ust. § 67 správního řádu takto:

**Chráněné území pro zvláštní zásahy do zemské kůry (CHÚZZK) Dolní Dunajovice I se mění a je na povrchu vymezeno následujícím polygonem**

Číslo bodu	Souřadnice	
	X	Y
1.	1195137,00	596104,00
2.	1193170,00	599388,00
3.	1198333,00	605057,00
4.	1199933,00	607733,00
5.	1202292,00	607439,00
6.	1204253,00	606160,00
7.	1203944,00	605058,00
8.	1195137,00	596104,00

Ministerstvo životního prostředí č.j. 2545/560/11; 102099/ENV/11

<p>10. 23.10.2020 MUMI 20045534</p>	<p><b>Agentura hospodaření s nemovitým majetkem, odbor správy nemovitého majetku, oddělení územní správy nemovitého majetku Brno</b>  <b>Sp. Zn. SpMO 45679/2019-6440, č.j. MO 294503/2020-6440, ze dne: 23.10.2020</b></p> <p>Česká republika - Ministerstvo obrany, zastoupená vedoucím Oddělení územní správy nemovitého majetku Brno, Agentury hospodaření s nemovitým majetkem Ministerstva obrany, ve smyslu § 50 zákona č.183/2006 Sb. o územním plánování a stavebním řádu (stavební zákon) a ve smyslu § 6, odst. 1, písmeno h, zákona č. 222/1999 Sb. o zajišťování obrany státu, jako vlastník nemovitých věcí, zapsaných na LV 379, pro k.ú. Bavory, uplatňuje k Návrhu Územního plánu Plumlov následující připomínku:  Ve správním území obce eviduje Česká republika - Ministerstvo obrany stavbu zapsanou na LV č. 379 pro k.ú. Bavory. Stavba je v katastru nemovitostí umístěna na pozemku parc.č. 2122, který je veden ve druhu pozemků zastavěná plocha a nádvoří. Z uvedeného důvodu požadujeme označení tohoto pozemku v grafické části Návrhu Územního plánu Bavory hranicí současně zastavěného území.  Zároveň požadujeme respektovat stanovisko Ministerstva obrany, Sekce nakládání s majetkem, Odboru ochrany územních zájmů a státního odborného dozoru, Oddělení ochrany územních zájmů Morava.</p>	<p><b>10) Připomínce se vyhovuje</b>  Pozemek je v grafické části Územního plánu Bavory zařazen do současně zastavěného území.</p>
<p>11. 5.11.2020 MUMI 20046993</p>	<p><b>Marcela Hanáková, 69201 Bavory</b></p> <p><b><u>Věc: Připomínka k návrhu územního plánu obce Bavory</u></b></p> <p>Pozemek p.č. 1437/2 byl ve změně č. 3 ÚPO Bavory změněn jako plocha pro rekreaci R/1+pod č. 3.7. Chtěla bych podat námítku, aby tento pozemek byl změněn dle současného návrhu UP (Z16) na zahrady a zeleň.</p> 	<p><b>11) Připomínce se vyhovuje ve variantě A)</b>  <b><u>Odůvodnění:</u></b> ve variantě A je pozemek veden v ploše ZZ – zeleň a zahrady.  Ve variantě B) je pozemek zastavitelný HX.s – drobné vinařství.</p>

<p>12. 12.11.2020 MUMI 20047933</p>	<p><b>Spolek „Občanské sdružení Dolní Dunajovice proti R52, z.s.“, František Bařina, Hlavní 88, 691 85 Dolní Dunajovice</b></p> <p><b>Věc: Připomínky k návrhu ÚP Bavory a jeho vyhodnocení vlivů</b></p> <p>Městský úřad Mikulov vyhláškou č.j. MUNI 19025847 oznámil dne 29.9.2020 na úřední desce města Mikulov projednávání návrhu územního plánu obce Bavory dle § 50 odst. 3 stavebního zákona. Lhůta na podání je tedy do 13. 11. 2020.</p> <p>Jako spolek, jehož posláním je ochrana přírody a krajiny podáváme ve lhůtě následující připomínky k návrhu ÚP Bavory:</p> <p>Tyto připomínky podáváme i u vědomí Nálezu Ústavního soudu ze dne 30.5.2014 Sp. Zn. I. ÚS 59/14, který spolkům, jako je náš, přiznal práva dožadovat se zrušení opatření obecné povahy, např. územního plánu nebo jeho části. Náš spolek se sídlem v sousední obci, Dolních Dunajovicích, a jeho členové jsou dotčeni na svých subjektivních právech na příznivé životní prostředí, které svou činností hájí, a to záměrem dálnice D52 a nedořešením doprovodné komunikace k dálnici D52. Nezákonost návrhu ÚP Bavory se tedy dotýká naší právní sféry. Je nepochybné, že náš spolek splňuje pro nadmístní záměr D52 místní vztah, neb máme sídlo v sousední obci, na jejíž správní hranici zde napadený ÚP přivádí koridor D52. Jak uvedl Ústavní soud v předmětném nálezu, který je pramenem práva a zavazuje orgány státní správy jej respektovat. Je naopak nejen legitimní, ale i legální, aby měl [spolek] možnost brát se i v řízení o návrhu na zrušení územního plánu za ty společné zájmy občanů, které považuje za oprávněné."</p> <p>Níže uvedené zásadní připomínky se prakticky výlučně týkají ploch dopravní infrastruktury, zejména dálnice D52. Je poukazováno na zcela zásadní pochybení, a to již z úrovně ZÚR JMK. <u>Je lehké se níže uvedenými připomínkami vypořádat tak, že koridor D52 (transevropský Baltsko- jadranský koridor TEN-T) bude z pořizování ÚP Bavory vypuštěn.</u></p> <p><b>Níže uvedené připomínky požadujeme jednotlivě vypořádat:</b></p> <p>1. Pokud má návrh ÚP Bavory reagovat na vydané ZÚR JMK, pak je nevyhnutelné reagovat přesně na jejich obsah. Tedy v daném případě nelze prostě jen provést textové změny v navrhovaném znění ÚP Bavory, ale je nutné přesně ocitovat a pro zahrnutí do ÚP uvážit tu část ZÚR JMK, která je pro správní území obce Bavory relevantní. Pro záměr DS04 „D52 Pohořelice - Mikulov - hranice ČR I Rakousko" je v bodě (82) výroku ZÚR JMK uvedeno, že se jedná o koridor šířky 200 m, včetně doprovodné komunikace. To znamená, že ÚP Bavory měl dle stavebního zákona za úkol zvážit upřesnění obou těchto záměrů, tedy jak koridoru D52, tak koridoru doprovodné komunikace. Odůvodnění vydaných ZÚR JMK na str. 172 dokládá podrobněji záměr doprovodné komunikace, kdy uvádí kritéria podmínky a jasně definuje: „obsluha území zajištěna doprovodnou komunikací 11/395 v celé délce" .</p> <p>Přitom na str. 150 téhož dokumentu se uvádí, že se jedná o „JI/395 Pohořelice - Mikulov". V návrhu ÚP Bavory</p>	<p><b><u>Připomínky pod č. 12/x:</u></b></p> <p>1. <b>Připomínka je neopodstatněná:</b> Koridor zpřesněný v ÚP Bavory je určen jak pro stavbu hlavní – dálnici D52 – tak i pro stavby vedlejší (související), mimo jiné i pro tzv. „doprovodnou komunikaci“. Tato komunikace se těsně přimyká k dálnici D52 a není proto účelné pro ni vymezovat samostatný koridor. V kap. I.D.1 je ostatně v podmínkách využití koridoru CPZ-D1 uvedeno, cit.: „Účel koridoru: koridor je určen pro umístění dálnice II. třídy D52 a silnice II. třídy. Koridor je vymezen nejen pro umístění stavby hlavní (D52), ale i doprovodné komunikace, dopravního zařízení a dopravního vybavení, ale i staveb vedlejších (souvisejících), jako například přeložek sítí technické infrastruktury, přeložek vodotečí a přeložek silnic III. třídy a místních a účelových komunikací, ekodukty...“</p>
---	--	---

	<p>tedy měl být zpřesněn a prověřen nový republikový záměr dálnice D52 a současně nový nadmístní záměr doprovodné komunikace 11/395. To se však nesta lo , čímž došlo k vážné právní vadě a bez její nápravy a nového veřejného projednání (resp. nového projednání od úrovně zadání návrhu ÚP Bavory) nelze v řízení o návrhu ÚP Bavory pokračovat.</p> <p>2. Je nepřipustné, že občanům není jasně objasněn dopravní význam komunikace D52, který dle ZÚR JMK má být realizací transevropského Baltsko-jadranského silničního koridoru TEN-T se všemi s tím spojenými negativními vlivy. Toto musí být napraveno. Vzhledem k tomu, že D52 ve funkci transevropského Baltsko- jadranského silničního koridoru TEN-T, jak je vymezena v ZÚR JMK, je určena pro dálkovou / transevropskou dopravu, tedy i dopravu kamionovou, bylo naprosto nutné v územním plánování pro obec Bavory toto vyhodnocovat s plným přiznáním očekávaných intenzit dopravy a s plným přiznáním složení dopravního proudu, tedy včetně dopravy těžké nákladní a jejího rozložení do 24 hodin dne (zejména dopadu na dobu noční). V celé zveřejněné dokumentaci k návrhu ÚP Bavory nelze nalézt tyto zásadní informace a občané jsou takto uváděni v omyl. Přitom z oficiálních zdrojů, celostátních sčítání dopravy na hraničním přechodu Mikulov / Drasenhofen z let 2010 a 2016 je známo, že intenzita těžké nákladní dopravy jen za těchto 6 let narostla na 220 %, Toto je nepochybně klíčový vstupní parametr pro územní plánování a jeho zamlčení je významnou vadou a musí to být napraveno.</p> <p>3. Při zpřesňování koridoru D52 oproti ZÚR JMK je nutné ověřit, zda jsou naplněny cíle územního plánování. Podle ust. § 18 odst. 1 stavebního zákona „cílení územního plánování je vytvářet předpoklady pro vJstavbu". Zde se ale velmi jednoduše zjistí, že koridor o šíři pouhých 200 m, na kterou odkazují jak ZÚR JMK, tak návrh ÚP Bavory nemůže vytvořit předpoklady pro výstavbu, neb tento koridor je nedostatečně široký. Není reálné pro takto chybně dimenzovaný koridor vést územní řízení a v něm D52 umístit. Koridor v ÚP nesmí vybočit z koridoru v ZÚR. Přitom plocha pro umístění záměru komunikace nesmí vybočit z plochy koridoru v ÚP. V územním řízení je přitom zákonem stanovena povinnost vymežit nejen stavbu hlavní, tedy těleso dálnice , ale i plochu ochranného silničního pásma, která je definována v ust. § 30 zákona o pozemních komunikacích a pro dálnici je definována takto: Silničním ochranným pásmem se pro účely tohoto zákona rozumí prostor ... ve vzdálenosti 100 m od osy přilehlého jízdního pásu dálnice. Tedy pro plochu pro územní rozhodnutí pro umístění dálnice je zapotřebí, aby již v ZÚR byl vymezen pás území o šířce podstatně větší než 2 x 100 m. Tedy záměr pro D52 nelze v souladu s právem do ÚP Bavory zahrnout, neb záměr je už v ZÚR JMK vymezen chybně, a toto nelze v ÚP Bavory, resp. ve ÚP Bavory, napravit.</p> <p>4. V ÚP Bavory vymezené plochy CPU-D1, CPU-D2 a CPU-D3 jsou označena zcela zavádějícím způsobem, neb se nejedná o součásti dálnice, ale o místní komunikace Tyto místní komunikace nebudou nikdy napojeny na dálniční komunikaci, ale mohou být napojeny jen na doprovodnou komunikaci „JJ/395 Pohofe /ice - Mikulov" , tato ale není v návrhu ÚP Bavory vymezena. Je zde tedy zásadní rozpor a ten musí být vyřešen.</p>	<p><b>2. Přípomínka je neopodstatněná:</b> Dopravní význam dálnice D52 je podrobně popsán v odůvodnění, v kap. II.14.2. „Silniční doprava“. Posouzení negativních vlivů dopravy bylo provedeno v SEA vyhodnocení k ZÚR JmK i v SEA k územnímu plánu.</p> <p><b>3. Přípomínka je neopodstatněná:</b> Koridor je zpřesněn na katastrální mapu v proměnlivé šířce, převážně 200 m, s místním rozšířením v místě křižovatek a souvisejících staveb. Jedná se o tzv. „prověřený koridor“, ke kterému oprávněný investor (ŘSD ČR) poskytl aktuální projektovou dokumentaci („D52 5206 Perná-st. hranice ČR / Rakousko, 5206.4 Nové Mlýny-Bavory“, DÚR, HBH projekt, 11/2018 a „Dálnice D52, stavba 5206.3 Bavory – silnice II/414 v k.ú. Bavory, Horní Věstonice, Mikulov na Moravě, Mušov, Perná“, PK Ossendorf, 2018). Obavy, že šířka koridoru bude nedostatečná pro umístění „doprovodné komunikace“, jsou liché.</p> <p><b>4. Přípomínka je neopodstatněná:</b> Vymezení i označení koridorů CPU.DS04-1, CPU.DS04-2 a CPU.DS04-3 je řešeno v souladu s metodickými pokyny MMR, a to „Vymezení koridorů veřejné dopravní a technické infrastruktury v územním plánu“. Metodický pokyn mimo jiné uvádí: „Upřesněný koridor v územním plánu je koridor ze ZÚR nebo ÚRP, jehož hranice jsou v ÚP upřesněny (rozsah zmenšen) na základě katastrální mapy, zohlednění limitů využití území, prověření podrobnější dokumentací (viz prověřený koridor) a dalších informací, které dosud nebyly známy,</p>
--	--	---

<p>5. Odkazování na metodické doporučení MMR, jak je činěno na str. 73 odůvodnění návrhu ÚP Bavory je vzhledem k výše uvedené připomínce zcela nepřiléhavé.</p> <p>6. Obecně lze zdůraznit, že metodické doporučení MMR, na které je odkazováno na str. 73 - 74 odůvodnění návrhu ÚP Bavory je v rozporu s právními předpisy, a tedy nelze na něj nikdy odkazovat. Jakékoliv záměry „souvisejících staveb“ k dálnici 052 a doprovodné komunikaci 11/395 umístěné mimo koridor dle ZÚR JMK nemohou být vymezovány mimo koridor dle ZÚR neboť jejich vymezením v ÚP Bavory vznikají omezení ústavou chráněných vlastnických práv, a tato lze omezit pouze zákonem a nikdy nějakým metodickým předpisem.</p> <p>7. Popis účelu ploch CPU-D1, CPU-D2 a CPU-D3, jak je uvedeno ve výroku na str. 15, je sporný. Část ploch je vlastněna soukromými subjekty a vzhledem k nemožnosti vymezit tyto plochy jako součást D52, nejedná o vyvlastnitelnou plochu, tedy i z tohoto pohledu je jejich vymezení tak jak je provedeno v návrhu ÚP Bavory nepřijatelné.</p> <p>8. Je také nepřijatelné v ÚP Bavory jakékoliv stavby související k D52 odkazovat na ZÚR JMK, neboť díky vymezení koridoru D52 v ZÚR JMK, že zde budou stavby související, byla do ZÚR JMK vložena až po veřejném projednání v roce 2016. To je veřejně neprojednaná změna ZÚR JMK a nebylo to napraveno ani v I. Aktualizaci ZÚR JMK z roku 2020.</p> <p>9. Koridory CPU-D1, CPU-D2 a CPU-D3 by zde nemohly dokonce být vymezeny ani, kdyby ZÚR JMK obsahovala pro tyto koridory územní rezervy, neboť i územní rezervy v ZÚR musí ze zákona, dle § 36 odst. 1 věta pátá stavebního zákona, která zní „Změnit územní rezervu na plochu nebo koridor umožňující stanovené využití lze jen na základě aktualizace zásad územního rozvoje“ řešeno pouze Aktualizací ZÚR JMK. Tím spíše musí být koridor D52 měněn pouze v místech, kde ani územní rezerva není, pouze Aktualizací ZÚR JMK.</p> <p>10. Koridor pro 052 a pro komunikaci 11/395 je chybně v ZÚR JMK vymezen v prostoru areálu vlastněném „Mikros-vín, Mikulov, kom.spol.“. Je zřejmé, že v tomto prostoru nelze současně umístit dálnici D52 a komunikaci 11/395.</p> <p>11. Zásadní problém s pořizováním ÚP Bavory je možné spatřovat v tom, že obsahuje dvě alternativy, A a B, a přitom jedna z alternativ není plně zpracována. Tento postup stavební zákon nezná. Tyto alternativy nevznikly z vůle zastupitelstva, které v zadání změny žádné takové „variantní“ zpracování nepožadovalo.</p>	<p>nebyly k dispozici při pořizení ÚRP / ZÚR nebo byly pod úrovní podrobnosti ÚRP / ZÚR. Upřesnění vymezuje koridor pro budoucí umístění optimální trasy liniové stavby, pokud možno včetně vedlejších (souvisejících) staveb, se zohledněním zejména přírodních a civilizačních hodnot v území, ale také dopravních, technických a ekonomických hledisek připravovaného záměru. Princip přebírání a upřesňování koridoru se uplatňuje hierarchicky, tzn. z nadřazené ÚPD se převezme koridor do ÚP a tam se upřesní, nikoliv naopak. Koridory nejsou po upřesnění v ÚP následně v ZÚR, resp. ÚRP upravovány.“</p> <p><b>5. Připomínka je neopodstatněná:</b> Z připomínky není zřejmé, proč by se vymezení koridorů v ÚP Bavory nemělo řídit platnými metodickými pokyny.</p> <p><b>6. Připomínka je neopodstatněná:</b> Nelze souhlasit s názorem, že metodické doporučení MMR je v rozporu s právními předpisy.</p> <p><b>7. Připomínka je neopodstatněná:</b> Vymezení veřejně prospěšných staveb je v ÚP Bavory řešeno podle platné metodiky. Viz výše.</p> <p><b>8. Připomínka je neopodstatněná</b> Připomínka se netýká ÚP Bavory, ale platných ZÚR kraje.</p> <p><b>9. Připomínka je neopodstatněná:</b> Odůvodnění je obsaženo v kap. II.14.2.</p> <p><b>10. Připomínka je neopodstatněná:</b> Pro zpřesnění koridoru byla využita projektová</p>
--	---

<p>Zpracovatel nemůže tedy dávat veřejnosti „vybrat“ z neúplně zpracovaných alternativ. Zpracovatel se musí jednoznačně vyjádřit, zda některé dílčí změny jsou nepřijatelné a pak je po vyloučení díky hodnocení SEA, včetně hodnocení NATURA 2000, prostě nemůže navrhnout. Jakési naznačování, že některá dílčí změna by snad měla „šanci“ je nepochybně nepřijatelné.</p> <p>12. Ve zveřejněné dokumentaci schází jméno pověřeného zastupitele a odkaz na usnesení zastupitelstva obce, kterým byl dotyčný pověřen.</p> <p>13. Na str. 5 odůvodnění je odkaz na posouzení záměru územního plánu Bavory a vydání stanoviska AOPK ve smyslu § 45i odst. I ZOPK. Toto stanovisko je zjevně neúplné, neboť neobsahuje posouzení záměru dílčí změny, která má zpřesnit koridor D52 na území obce. Z tohoto hlediska je neúplně stanovisko neplatné a musí být vydáno stanovisko nové. U koridoru 052 je zde přítom nepochybně významné ovlivnění lokalit systému NATURA 2000.</p> <p>14. Koridor D52 dle ZÚR JMK se svým ochranným silničním pásmem o šíři 100 m nepochybně narušuje celistvost PO Pálava, která byla vyhlášena nařízením vlády č. 682/2004 Sb. ze dne 8. prosince 2004. V tomto nařízení vlády, v jeho příloze č. 1 je uvedeno „Územní vymezení a popis hranice Ptačí oblasti Pálava“, kde je stanoveno, že „Odtud pokračuje severozápadním směrem po ulici Brněnské až po její vyústění na silnici J/52 Mikulov - Brno. Dále pokračuje hranice oblasti po východním okraji této silnice směrem severozápadním až severním ke dvoru Spálená Hospoda, kde přechází na východní okraj silnice č. JJ/ 4 20 odbočující směrem severovýchodním přes Horní Věstonice do Dolních Věstonic“. Hranice pak dle nařízení vlády přesně vede po hraně silničního pomocného pozemku, tedy velmi těsně vedle vyasfaltované plochy. Toto vše jasně ve spojení se ZÚR JMK dokládá, že zde vymezený koridor o šíři 200 m jak pro D52, tak i zmatečně i pro její doprovodnou komunikaci, silnici IV395 nevyhnutelně zasahuje významně do lokality systému NATURA 2000 a tím významným způsobem narušuje její celistvost, což je nepřijatelné. V ZÚR JMK i v předmětném návrhu ÚP Bavory toto bylo nesprávně pomínuto. Na správním území obce Bavory se jedná o pás území délky přes 1600 m, tj. plochu cca 15 ha z lokality systému NATURA 2000.</p> <p>15. Výše uvedený zásah do lokality systému NATURA 2000 není řádně ani reflektován v záborech půdy v odůvodnění ÚP Bavory.</p> <p>16. Není dodržen ZOPK, který primárně požaduje, aby bylo hledáno řešení zcela mimo lokality systému NATURA 2000. Protože toto nebylo ani v ZÚR JMK, ani v ÚP Bavory provedeno, jedná se o rozpor s právními předpisy ČR i EU.</p>	<p>dokumentace „D52 5206 Perná-st.hranice ČR / Rakousko, 5206.4 Nové Mlýny-Bavory“, DÚR, HBH projekt, 11/2018 a „Dálnice D52, stavba 5206.3 Bavory – silnice II/414 v k.ú. Bavory, Horní Věstonice, Mikulov na Moravě, Mušov, Perná“, PK Ossendorf, 2018.</p> <p><b>11. Připomínka je neopodstatněná:</b> Obě alternativy jsou zpracovány v potřebné podrobnosti. Že je některá alternativa, či některé dílčí záměry vhodnější („schůdnější“) a jiné méně vhodné či problematické vyplývá z posouzení, které je projektant pochopitelně povinen provést. Postupováno bylo podle §19 odst. 1 písm. c) starého stavebního zákona.</p> <p><b>12. Připomínka je neopodstatněná:</b> Tvrzení není pravdivé. Obojí je uvedeno v kap. II.1. Odůvodnění.</p> <p><b>13. Připomínka je neopodstatněná:</b> Zpřesnění koridoru obsaženého v nadřazené dokumentaci kraje vyplývá ze stavebního zákona. Stanovisko je v pořádku a není třeba vydávat nové. Koridor D52 byl posouzen v rámci pořízení ZÚR JMK.</p> <p><b>14. Připomínka je neopodstatněná:</b> Předmětem projednání nejsou ZÚR JMK, ale ÚP Bavory.</p> <p><b>15. Připomínka je neopodstatněná:</b> Zábory ZPF jsou řádně vyhodnoceny v odůvodnění změny územního plánu.</p> <p><b>16. Připomínka je neopodstatněná:</b> Připomínka</p>
--	--

<p>17. Na str. 6 odůvodnění a dále v textu je používána nesprávná terminologie , která je nejen v rozporu se zákonnými předpisy, ale také zjevně banalizuje hodnocení. V zákoně neexistuje termín „mírný vliv“, pouze termín „negativní vliv“ a ten je prvním stupněm při zjištění negativních vlivů a druhým stupněm významnosti je pak „významný negativní vliv“ . Celé odůvodnění návrhu ÚP Bavory a celé posouzení SEA i jeho část pro NATURA 2000 musí být opraveny a smí se používat pouze a výlučně terminologie daná právními předpisy.</p> <p>18. Na str. 20 Odůvodnění je odkazováno jako na východisko pro pořizování ÚP Bavory s tvrzením „lešení nevyhovujícího dopravního propojení Brna s jižní a jihozápadní částí kraje - ÚP Bavory zpřesňuje koridor pro D52 ... “. Toto je nesprávné východisko, protože spojení Brna s jižní částí kraje, Mikulovskem, je nadstandardní , a to nedávno vybudovanou silnicí I. třídy 1/52. Relativně řídké osídlené Mikulovsko má takto vybudováno dostatečně kapacitní spojení s Brnem, a pokud do této oblasti nebude nesprávně zavlékána dálková tranzitní doprava, pak silnice 1/52 Mikulov - Pohořelice má vysokou rezervu ve své kapacitě. Zjevně zpracovatel ÚAP pochybil s touto formulací, neb se zde jedná o něco zcela jiného než o „spojení Brna s jižní částí kraje“, ale záměr transevropského silničního Baltsko-jadranského koridoru, na který odkazuje ZÚR JMK.</p> <p>19. Vymezení silničního Baltsko-jadranského koridoru je však navíc úplně jiná věc a vymezení tohoto koridoru je stále otevřenou záležitostí, neb nebyl naplněn rozsudek Nejvyššího správního soudu (NSS) ze dne 20. 4. 2011, č.j. 6 Ao 2/2011 - 27, kterým byl zrušen koridor R52 přes správní území obce Perná a kde bylo soudem poukázáno na neprovedení posouzení variant spojení Brna a Vídně (tj. okolo Mikulova nebo okolo Břeclavi). Soud uvedl: „Výhrada stěžovatele k nezákonnosti vymezení rychlostní silnice R52 v územním plánu Obce Perná z hlediska předpisů o posuzování vlivů na životní prostředí pak potvrdila to, že nezbytnou podmínkou zákonného vymezení koridoru a trasy rychlostní silnice R52 je řádné posouzení všech variant silničního spojení Brna a Vídně v rámci posouzení vlivů těchto koncepcí podle § 10a zákona o posouzení vlivů na životní prostředí a ve vztahu k potenciálním zásahům do území Natura 2000. Takovéto posouzení variant však není možné na území jediné obce, ale musí být činěno ohledně umístění silnice jako takové, což je možno jen v rámci vyššího stupně územně plánovací dokumentace, tedy zásad územního rozvoje.“ Toto doposud nebylo provedeno, protože JMK v ZÚR JMK z roku 2011, které byly zrušeny rozsudkem NSS v roce 2012, nevymezil koridor D55 v prostoru okolo Břeclavi a v ZÚR JMK z roku 2016 se pořizovatel ZÚR JMK nesprávně zaštil tvrzením, že silnice 1/55 v oblasti okolo Břeclavi není nadmístním záměrem a nezahrnul ji do ZÚR JMK. Přitom však pouhých pár týdnů po vydání ZÚR JMK z roku 2016 proběhlo veřejné projednání nového ÚP města Břeclav, kde tato komunikace byla v procesu dozorovaném krajem vedena jako nadmístní a jako taková zahrnutá do ÚP města Břeclav na základě výjimky dle § 43 stavebního zákona.</p> <p>20. Navíc trasování transevropského Baltsko-jadranského koridoru TEN-T jak přes oblast Mikulovska, tak přes brněnskou aglomeraci naráží na zásadní právní problém, a to jak z hlediska lokalit systému NATURA 2000 v jižní části JMK, tak z hlediska překračování imisních a hlukových limitů, kdy tyto jsou již dlouhodobě překračovány v brněnské aglomeraci. Tím není zajištěno splnění základních cílů pro územní plánování dle § 18</p>	<p>se netýká ÚP Bavory, ale platných ZÚR kraje.</p> <p><b>17. Připomínka je neopodstatněná:</b> Metodika uvádí termíny – významný negativní vliv, mírně negativní vliv, nulový vliv atd. Viz Postup posuzování koncepcí a záměrů na evropsky významné lokality a ptačí oblasti, metodický pokyn MŽP. Terminologie pro vyhodnocení vlivu na životní prostředí není dána žádným zákonným předpisem, pojmy jsou vysvětleny v textu.</p> <p><b>18. Připomínka je neopodstatněná:</b> Připomínka se netýká ÚP Bavory, ale platných ZÚR kraje. Povinnost zpřesnění koridoru obsaženého v nadřazené dokumentaci kraje vyplývá ze stavebního zákona.</p> <p><b>19. Připomínka je neopodstatněná:</b> Připomínka se netýká ÚP Bavory, ale platných ZÚR kraje.</p> <p><b>20. Připomínka je neopodstatněná:</b> Připomínka se netýká ÚP Bavory, ale platných ZÚR kraje.</p> <p><b>21. Připomínka je neopodstatněná:</b> V trase koridoru pro D52 nejsou v k.ú. Bavory evidovány</p>
---	--

odst. 1, kde se požaduje, aby územní plánování vytvářelo předpoklady pro výstavbu, tj. aby byly do územně plánovací dokumentace zahrnovány jen takové záměry, kde je předpoklad jejich realizace. To však za stávající situace pro záměr D52 jako trasování transev ropského Ba ltsko-jadranského koridoru TEN-T nenastává, a tedy je zde rozpor se zákonem. Tento rozpor dopadá nejen na ZÚR JMK a pořizování ÚAP orgánem územního plánování v ORP, ale i zpracovatele ÚP obcí.

21. Na str. 24 návrhu ÚP Mikulov se uvádí: „V řešeném území jsou evidována potenciální sesuvná území. Jde převážně o sesuvy dočasně uklidněné. U silnice 1/52 je jeden sesuv aktivní.“ Za této situace zde nebylo možné vymezit koridor pro D52 a koridor pro komunikaci 11/395, a to ani v ZÚR JMK. Už vůbec není možné tento fakt ignorovat v ÚP Bavor. Jak může dopadnout ignorování sesuvných území, dokazuje kauza dálnice D8, kde ve fázi územního plánování byla také ignorována existence sesuvného území, škody jdou do miliard a do dnešního dne není garantováno, že dálnice D8 bude moci být dlouhodobě bezpečně provozována. Odpovědnost za ignorování sesuvných území dopadá i na zpracovatele územně plánovacích dokumentací. Tato připomínka je na tomto místě zcela zásadním upozorněním na odpovědnost projektanta a bude-li ÚP Bavy v této podobě schválen, je nepochybné, že je to bod k řešení příslušnými orgány včetně soudu.

22. Na str. 79 odůvodnění návrhu ÚP Bavy se konstatuje „Vedení linek a umístění zastávek je v území dlouhodobě stabilizováno. v souvislosti s realizací dálnice D52 se předpokládá přesunutí zastávky umístěné u silnice 1/52 k tzv. „doprovodné“ komunikaci, což ale nebude mít významný vliv na docházkové vzdálenosti.“ Toto je nepřijatelné, protože doprovodná komunikace dle ZÚR JMK nemá v návrhu ÚP Bavy vymezen koridor.

23. Na str. 89 odůvodnění návrhu ÚP Bavy se konstatuje „Přes řešené území, v souběhu se silnicí 1/52, vede VTL plynovod DNI 50 PN40 společnosti RWE GasNet, s.r.o. Z něj je napojena VTL přípojka DNI 50 PN40 k regulační stanici 1200m<sup>3</sup>/hod pro sušičku. Trasy těchto plynovodů jsou stabilizovány.“ Tyto plynovody však nejsou u v hlavním výkrese k návrhu ÚP Bavy zaneseny a není tedy ani vyjasněn jejich střet s koridory D52 a 11/395. Toto musí být napraveno a tento střet musí být posouzen ze všech hledisek, tedy i včetně ochranných pásem a z hlediska bezpečnosti pro dopravu na D52 a na 11/395 posouzen i v SEA k návrhu ÚP Bavy.

24. Na str. 29 odůvodnění návrhu ÚP Bavy se konstatuje „V případě návrhových koridorů souvisejících s dálnicí D52 se jedná o podobné, problematicky zmírnitelné negativní vlivy, tj. zábor a likvidace biotopů předmětů ochrany a další nárůst jejich rušení, ovšem ve větším měřítku a na méně významných lokalitách. I zde je jednoznačně nutné provést likvidaci stávajících dřevinných porostů mimo jarní období hnízdění ptáků, tj. minimálně mimo březen-červen, ideálně zcela mimo vegetační období. Navíc zde přistupuje významné riziko zvýšení střetů ptačích druhů s dopravními prostředky během výstavby a zejména provozu dálnice. Součástí realizačního projektu stavby v celém rozsahu (i mimo řešené území) by měly být opatření k předcházení a minimalizaci úhynů v důsledku kolizí. Možnosti takovýchto opatření je nutné zpracovat ve spolupráci s

žádné sesuvy. Při realizaci doprovodných staveb může být dotčeno jedna oblast sesuvného území v k.ú. Bavy, toto však přináleží k řešení v navazujících řízeních pro podmínky realizace stavby. Připomínka je bezpředmětná.

22. **Připomínka je neopodstatněná:** Tvrzení se nezakládá na pravdě. Viz ad. 1)

23. **Připomínka je neopodstatněná:** Stávající technická infrastruktura je zakreslena ve výkresech I.d a I.e, ochranná a bezpečnostní pásma v koordinačním výkrese. Přeložky vedení budou upřesněny v navazujícím řízení.

24. **Připomínka je neopodstatněná:** Vlivy D52 na avifaunu byly posouzeny v SEA k ZÚR kraje i v SEA k ÚP Bavy a závěry (zmírňující opatření) byly zapracovány do výrokové části územního plánu. Konkrétně je pro koridor CPZ-D1 stanovena podmínka, cit. „Součástí realizačního projektu stavby v celém rozsahu (i mimo řešené území) by měly být opatření k předcházení a minimalizaci úhynů ptactva v důsledku kolizí. Možnosti takovýchto opatření je nutné zpracovat ve spolupráci s ornitology zabývajícími se touto problematice (ČSO, AOPK).

25. **Připomínka je neopodstatněná:** Vymezení veřejně prospěšných staveb v ÚP Bavy bylo provedeno důsledně podle stavebního zákona a metodického pokynu MMR „Vymezení koridorů veřejné dopravní a technické infrastruktury v územním plánu“. S názorem, že metodika MMR je v rozporu se zákonem, se nelze ztotožnit.



<p>ornitology zabývajícími se touto problematice (ČSO, AOPK). CPZ-DI - koridor dopravní infrastruktury - silniční CPU-DI+D2+D3 - koridor dopravní infrastruktury - silniční." . Tento popis problému jasně dokládá nedořešení předmětných střetů, a to i lokalit ou chráněnou na základě evropské legislativy pro území pod ochranou NATURA 2000. Toto dokume ntuje nemožnost vymezení dálnice D52 a so uběžné „doprovodné komunikace " 11/385 v daném území.</p> <p>25. Na str. 48 odůvodnění návrhu ÚP Bavory se konstatuje „Do veřejně prospěšných staveb se přitom zahrnují i související stavby k dálnici D52 (tedy stavby vedlejší ve smyslu § 2 odst. 9 stavebního zákona), které zasahují podle projektové dokumentace ..D52 5206 Perná-st.hranice ČR I Rakousko, 5206.4 Nové Mlýny-Bavory", DÚR, HBH projekt, I 1 / 2018" a „Dálnice D52, stavba 5206.3 Bavory - silnice II/414 v k.ú. Bavory, Horní Věstonice, Mikulov na Moravě. Mušov, Perná, PK Ossendorf, 2018" mimo koridor vymezený v ZÚR kraje.". Tento postup je v rozporu s právními předpisy, a to z řady důvodů. Součástí dálnice D52, tedy ani její související stavby, mimo koridor dle ZÚR kraje, nelze bez dalšího vymezovat v návazných ÚP obcí. Vlastnické právo je právem ústavním a jeho omezení nelze provádět jinak než striktně dle zákona. Nelze tedy uplatnit podzákonný dokument jako metodický návod MMR. Jak bylo uvedeno už výše „stavby související", a to i uvnitř koridoru pro D52 nebyly v ZÚR JMK z roku 2016 veřejně projednány a ZÚR JMK byly s nepřipustnou libovůlí změněny po veřejném projednání. Už vůbec nelze vymezovat v ÚP obce cokoliv tak, že se odkáže na neveřejný dokument, jak se zde děje s uvedením odkazu na materiál firmy PK Ossendorf. Takto chybně vymezení veřejně prospěšných staveb s cílem umožnit vyvlastňovací proces je právně nemožné.</p> <p>26. Na str. 65 odůvodnění návrhu ÚP Bavory se konstatuje „Významnější vliv na krajinný ráz potenciálně může mít dálnice D52, která bude umístěna v koridorech CPZ-DI, CPU-DI, CPU-D2, CPU-D3 a související dopravní stavby v tomto koridoru. Zejména se bude jednat o úseky komunikací, které budou umístěny nad terénem. " Neexistuje žádný právní termín jako „významnější vliv" , ale pouze termín „významný vliv".</p> <p>27. Na str. 65 odůvodnění návrhu ÚP Bavory se konstatuje„Významnější vliv na krajinný ráz potenciálně může mít dálnice D52, která bude umístěna v koridorech CPZ-DI, CPU-DI, CPU-D2, CPU-D3 a související dopravní stavby v tomto koridoru. Zejména se bude jednat o úseky komunikací, které budou umístěny nad terénem. " Postup s dálnicí D52 v daném prostoru nad terénem je nepřipustný - viz podmínky stanoviska EIA k záměru D52. Trasa D52 zde musí být vedena v zárezu.</p> <p>28. Na str. 65 odůvodnění návrhu ÚP Bavory se konstatuje „Významnější vliv na krajinný ráz potenciálně může mít dálnice D52, která bude umístěna v koridorech CPZ-DI, CPU-DI, CPU-D2, CPU-D3 a související dopravní stavby v tomto koridoru. Zejména se bude jednat o úseky komunikací, které budou umístěny nad terénem. " Postup s umístěním dálnice D52 v daném prostoru nad terénem je nepřipustný, a to specificky i z hlediska krajinného rázu.</p>	<p>Pro větší srozumitelnost ÚP Bavory byly ale ty součásti stavby D52, které jsou situovány mimo koridor DS04 vymezený v ZÚR kraje, zařazeny v dokumentaci pro opakované veřejné projednání do samostatných veřejně prospěšných staveb označených VD.9, VD10 a VD.11.</p> <p>26. <b>Připomínce se vyhovuje:</b> Slovo „významnější“ nebylo použito ve smyslu nějakého přesného technického či právního termínu, ale pouze ve smyslu, jaké má v českém jazyce. Nicméně text byl změněn na „významný“.</p> <p>27. <b>Připomínce se vyhovuje.</b> Tvzení, že podmínka stanoviska EIA k R52 stanovuje povinnost vedení dálnice v zárezu je zavádějící. Navržené opatření zní, cit. „- vést, pokud možno po terénu, příp. v zárezu a vyhnout se násypovým partiím.“ Nicméně na základě požadavku stanoviska SEA k ÚP Bavory č.j. JMK 68179/2022, byla podmínka ke koridoru určeném pro umístění dálnice D52 upravena takto: „v dalších stupních projektové dokumentace navrhnout takové řešení, aby byl vliv na krajinný ráz co nejméně významný, a stavba byla např. vegetačními prvky, terénními úpravami (konkrétně zářezem do krajiny dle doporučení ze stanoviska EIA) začleněna do krajiny“. Technické řešení stavby, včetně jejího výškového uspořádání, není řešeno v územním plánu. Bude upřesněno v navazujícím řízení, při respektování podmínek stanovených územním plánem.</p> <p>28. <b>Připomínka je neopodstatněná:</b> Koridor CPZ.DS04-1 pro dálnici D52 byl posouzen v SEA hodnocení i z hlediska vlivu na krajinný ráz. Výsledkem je podmínka využití koridoru</p>
---	---

<p>29. Otázka krajinného rázu není v odůvodnění návrhu ÚP Bavy rady řešena a nelze do výroku ÚP Bavy vkládat podmínky, které nejsou řádně odůvodněny v jeho odůvodnění. Je tedy nepřijatelné např. na str. 65 odůvodnění návrhu ÚP pouze konstatovat „K minimalizaci negativních vlivů stavby D52 na krajinný ráz jsou v kapitole „Koncepte veřejné infrastruktury“ výrokové části územního plánu stanoveny konkrétní podmínky pro využití koridoru“. Navíc pouhá „minimalizace“ negativních vlivů není průkazem neexistence významných negativních vlivů navrženého řešení.</p> <p>30. Na str. 73 odůvodnění návrhu ÚP Bavy se konstatuje „ÚP Bavy upřesňuje koridor vymezený pro D52, pod označením CPZ-DI. Jedná se o koridor dopravní infrastruktury - silniční. Koridor je zpřesněn na katastrální mapu v proměnlivé šířce, převážně 200 m, s místním rozšířením v místě křižovatek. " Nelze koridor rozšiřovat nad 200 m závazně vymezených v ZÚR JMK.</p> <p>31. Na str. 73 odůvodnění návrhu ÚP Bavy se konstatuje „ÚP Bavy upřesňuje koridor vymezený pro D52, pod označením CPZ-DI. Jedná se o koridor dopravní infrastruktury- silniční. Koridor je zpřesněn na katastrální mapu v proměnlivé šířce, převážně 200 m, s místním rozšířením v místě křižovatek. " Koridor D52 v daném úseku dle ZÚR JMK neobsahuje žádné křižovatky. Takže křižovatky nemohou být doplněny v ÚP obce. V dané věci je nutno vycházet z ustálené judikatury Nejvyššího správního soudu požadující vymezení křižovatek na dálnicích již v ZÚR kraje. Mají-li zde být vymezeny křižovatky, pak musí být nejprve aktualizovány ZÚR JMK.</p> <p>32. Na str. 73 odůvodnění návrhu ÚP Bavy se konstatuje „ÚP Bavy upřesňuje koridor vymezený pro D52, pod označením CPZ-DI. Jedná se o koridor dopravní infrastruktury - silniční. Koridor je zpřesněn na katastrální mapu v proměnlivé šířce, převážně 200 m, s místním rozšířením v místě křižovatek." Pokud jsou změny křižovatky na „doprovodné komunikaci“ II/395, pak nejprve musí být koridor této komunikace samostatně vymezen v ZÚR JMK a následně také v ÚP obcí.</p> <p>33. Na str. 73 odůvodnění ÚP Bavy se v rozporu s právními předpisy uvádí jako odůvodnění formulace: „Usnesení vlády ČR č. 713/2010 Sb. o změně usnesení vlády ze dne 9. června 2008 č. 735, k přípravě a výstavbě kapacitní pozemní komunikace Pohořelice - státní hranice s Rakouskou republikou je potvrzeno propojení rychlostní silnice R52 na území České republiky a dálnice A5 na území Rakouské republiky na Česko-rakouské státní hranici mezi městy Mikulov a Drasenhofen". Usnesení vlády nemůže mít rozhodující dopad do územního plánování. Územní plánování se provádí dle zákona, zatímco usnesení vlády v oblasti územního plánování mohou mít charakter pouze exekutivní, kdy musí být pouze naplněním zákonů. Přitom je nutné podtrhnout, že odkazovaná mezivládní dohoda nemá aplikační přednost před vnitrostátními právními předpisy. Nebyla totiž ratifikována Parlamentem ČR, takže ji nelze podřadit pod čl. I O Ústavy. Podle čl. 49 Ústavy je třeba souhlasu obou komor Parlamentu ČR k ratifikaci smlouvy upravující práva a povinnosti osob (čl. 49 písm. a) Ústavy ČR) a k ratifikaci smlouvy o dalších věcech, jejichž úprava je vyhrazena zákonu (čl.</p>	<p>zapracovaná do výroku: „v dalších stupních projektové dokumentace navrhnout takové řešení, aby byl vliv na krajinný ráz co nejméně významný, a stavba byla např. vegetačními prvky, terénními úpravami (konkrétně zářezem do krajiny dle doporučení ze stanoviska EIA) začleněna do krajiny“</p> <p>29. <b>Připomínka je neopodstatněná:</b> problematika krajinného rázu je řešena v odůvodnění v kap. II.13 i v SEA vyhodnocení v kap. 3.3. V kapitole 6.9. SEA jsou posouzeny koridory dopravní infrastruktury mimo jiné i z hlediska vlivu na krajinný ráz a v kap. 8.9. SEA navržena opatření ke zmírnění negativních vlivů. Opatření byla zapracována do podmínek koridoru v textové části ÚP.</p> <p>30. <b>Připomínka je neopodstatněná:</b> Toto tvrzení není pravdivé. Podle § 43 odst. 1 SZ „Záležitosti nadmístního významu, které nejsou řešeny v zásadách územního rozvoje, mohou být součástí územního plánu, pokud to krajský úřad ve stanovisku podle § 50 odst. 7 z důvodu významných negativních vlivů přesahujících hranice obce nevyloučí.“ Navržené úpravy koridoru (jeho místní rozšíření) jsou pouze lokálními úpravami, zcela objektivně odůvodněnými návrhovými parametry budoucí dálnice. Jedná se tedy o zpřesnění koridoru zcela v intencích ust. § 43 odst. 3 stavebního zákona. Krajský úřad, odbor životního prostředí, ve svém stanovisku č. j. JMK 68179/2022 ze dne 13.05.2022, k vyhodnocení vlivu koncepce na životní prostředí, posoudil předloženou dokumentaci územního plánu Bavy a nevyloučil žádný z navržených záměrů v projednávaném územním plánu.</p>
---	---

<p>49 písm. e) Ústavy ČR). ZÚR JMK jsou vydávány jako opatření obecné povahy na základě zákona. Bylo by tedy v rozporu s právními předpisy, upravujícími postupy podle stavebního zákona (včetně požadavků na vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území), se odvolávat na dokument bez aplikační přednosti. Tento problém není zhojen vydáním ZÚR JMK a zůstává tedy problémem i pro územní plánování na úrovni obcí. Vymezení kapacitní komunikace Brno - Vídeň tedy musí proběhnout, a to včetně prověření realizovatelnosti záměru a jeho vyhodnocení z hlediska vlivů na životní prostředí a veřejné zdraví, a to s respektováním možných variant (i z hlediska legislativy NATURA 2000) výlučně v procesu pořizování ZÚR JM a být zpřesněno v návazných územních plánech obcí. To se nestalo. Nelze také pominout fakt, že citovaná Dohoda byla podepsána na základě vymezení koridoru rychlostní silnice R52 v ÚP VÚC Břeclavska, který byl zrušen rozsudkem NSS ze dne 25. 11. 2009, č.j. 3 Ao 1/2007-210.</p> <p>34. Na str. 108 odůvodnění ÚP Bavory se pro koridory CPZ-D1, CPU-D1, CPU-D2, CPU-D3 uvádí, že se „Jedná se o zpřesnění koridoru vymezeného v ZÚR kraje“. Za zpřesnění nelze pokládat jakékoliv plochy mimo koridor vymezený v ZÚR kraje. Koridory CPU-D1, CPU-D2, CPU-D3 se však mimo tento krajem vymezený koridor nachází.</p> <p>35. Na str. 108 odůvodnění ÚP Bavory se pro koridory CPZ-D1, CPU-D1, CPU-D2, CPU-D3 uvádí, že se „koridor je vymezen ve veřejném zájmu. Dálnice D52 (přede dnem nabytí účinnosti zákona č. 268/2015 Sb. - R52) je v přeshraničních souvislostech součástí spojení Brno - Mikulov - Vídeň...“. Takto bezobsažným tvrzením nelze dokládat veřejný zájem. Průkaz, že tento koridor je doložen převahou veřejného zájmu absentuje. Například legislativa pro ochranu lokality NATURA 2000 požaduje nejprve posouzení variant mimo lokality systému NATURA 2000. To se nestalo.</p> <p>36. Na str. 108 odůvodnění ÚP Bavory se pro koridory CPZ-D1, CPU-D1, CPU-D2, CPU-D3 uvádí, že se „budou sloužit k umístění dálnice D52 a doprovodné komunikace“. Je nepochybné, že koridor „doprovodné komunikace“ musí být vymezen, což se však nestalo. Není přípustné, aby po „zpřesnění“ ZÚR JMK v návrhu ÚP Bavory tento koridor vymezen nebyl.</p> <p>37. Na str. 108 odůvodnění ÚP Bavory se pro koridory CPZ-D1, CPU-D1, CPU-D2, CPU-D3 uvádí, že se „Jedná se o zpřesnění koridoru vymezeného v ZÚR kraje“. Za zpřesnění nelze pokládat jakékoliv plochy mimo koridor vymezený v ZÚR kraje. Koridor CPZ-D1 v návrhu ÚP Bavory však mimo tento krajem vymezený koridor zasahuje např. v místech, které návrh označuje jako křižovatky.</p> <p>38. Na str. 108 odůvodnění ÚP Bavory se pro koridory CPZ-D1, CPU-D1, CPU-D2, CPU-D3 uvádí, že „Její příprava ve spojení Pohořelice - Mikulov - státní hranice ČR I Rakousko je potvrzena Usnesením vlády ČR č. 713/201 O, o změně usnesení vlády ze dne 9. června 2008 č. 735, k přípravě a výstavbě kapacitní silnice pozemní komunikace v úseku Pohořelice - státní hranice s Rakouskem“. Usnesení vlády nemůže mít rozhodující dopad do územního plánování. Územní plánování se provádí dle zákona, zatímco usnesení vlády v oblasti</p>	<p>Platná metodika (Vymezení koridorů veřejné dopravní a technické infrastruktury v územním plánu, Metodické doporučení MMR, 7.11.2017) konstatuje, že „Pro vedlejší (související) stavby, které jsou známy v době vymezení koridoru a u kterých je zřejmé, že budou zasahovat do území značně vzdáleného od hlavní stavby a nelze je proto v plném rozsahu zahrnout do vymezeného koridoru, je nezbytné vymežit samostatné koridory (např. pro přeložku křižující silnice, produktovod apod.). Koridory zpravidla nelze vymežit v rozsahu pokrývajícím všechny vedlejší (související) stavby, neboť jejich skutečný rozsah obvykle v době pořizování ÚPD neznáme, a také proto, že některé z nich, např. vyvolané přeložky DI nebo TI, mnohdy zasáhnou i do území značně vzdáleného od hlavní stavby DI, a tak by koridor zahrnující související stavby v celém jejich rozsahu mohl např. zasahovat až hluboko do zastavěného území obce a působit dojmem, že zde bude umístěna stavba DI.“</p> <p>31. <b>Přípomínka je neopodstatněná:</b> odůvodnění ad. 30.</p> <p>32. <b>Přípomínka je neopodstatněná:</b> odůvodnění ad. 30.</p> <p>33. <b>Přípomínka je neopodstatněná:</b> Přípomínka se netýká ÚP Bavory, ale nadřazené územně plánovací dokumentace. Podstatné je, že koridor pro D52 je obsažen v platné územně plánovací dokumentaci kraje a že je nutné jej dle ust. § 43 odst. 3 stavebního zákona a § 54 odst. 6 stavebního zákona v územních plánech obcí zpřesnit.</p>
---	---

<p>územního plánování mohou mít charakter pouze exekutivní, kdy musí být pouze naplňováním zákonů. Přitom je nutné podtrhnout, že odkazovaná mezivládní dohoda nemá aplikační přednost před vnitrostátními právními předpisy. Nebyla totiž ratifikována Parlamentem ČR, takže ji nelze podřadit pod čl. IO Ústavy. Podle čl. 49 Ústavy je třeba souhlasu obou komor Parlamentu ČR k ratifikaci smluv upravujících práva a povinnosti osob (čl. 49 písm. a) Ústavy ČR) a k ratifikaci smluv o dalších věcech, jejichž úprava je vyhrazena zákonu (čl. 49 písm. e) Ústavy ČR). ZÚR JMK jsou vydávány jako opatření obecné povahy na základě zákona. Bylo by tedy v rozporu s právními předpisy, upravujícími postupy podle stavebního zákona (včetně požadavků na vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území), se odvolávat na dokument bez aplikační přednosti. Tento problém není zhojen vydáním ZÚR JMK a zůstává tedy problémem i pro územní plánování na úrovni obcí. Vymezení kapacitní komunikace Brno - Vídeň tedy musí proběhnout, a to včetně prověření realizovatelnosti záměru a jeho vyhodnocení z hlediska vlivů na životní prostředí a veřejné zdraví, a to s respektováním možných variant (i z hlediska legislativy NATURA 2000) výlučně v procesu pořizování ZÚR JM a být zpřesněno v návazných územních plánech obcí. To se nestalo. Nelze také pominout fakt, že citovaná Dohoda byla podepsána na základě vymezení koridoru rychlostní silnice R52 v ÚP VÚC Břeclavska, který byl zrušen rozsudkem NSS ze dne 25. 11. 2009, č.j. 3 Ao 1/2007-210.</p> <p>39. Stejně nesprávné tvrzení je i na str. 118 odůvodnění návrhu ÚP Bavory.</p> <p>40. Na str. 108 odůvodnění ÚP Bavory se pro koridory CPZ-DI, CPU-DI, CPU-D2, CPU-D3 uvádí, že „Vymezená plocha nebude narušovat organizaci zemědělského půdního fondu, ... a síť zemědělských účelových komunikací.“. Toto je nesprávné tvrzení, neboť dálnice D52 vytvoří bariéru v území a návrh ÚP Bavory nijak nedokládá, jak toto bude z hlediska bezproblémové organizace zemědělské činnosti řešeno.</p> <p>41. Na str. 108 odůvodnění ÚP Bavory se pro koridory CPZ-DI, CPU-DI, CPU-D2, CPU-D3 uvádí, že „Vymezená plocha nebude narušovat ...hydrologické a odtokové poměry v území ....“. Toto je nesprávné tvrzení, neboť není vyjasněno, jak bude dálnice D52 odkanalizována. Současný způsob výstavby dálnic je založen na realizaci kapacitního kanalizačního řešení v souběhu s trasou dálnice. To však znamená, že tyto koncentrované kapaliny musí být velmi sofistikovaně likvidovány a nemohou být vypouštěny bez dalšího do území nebo do vodotečí či vodních ploch. Pro tuto likvidaci odpadů musí být v území počítáno se speciálně vymezenými plochami, resp. dokonce s liniemi pro odkazní povrchové kanály - viz např. cca 15 km dlouhý kanál pro tyto vysoce nebezpečné kapaliny vedený od dálnice A5 až po oblasti Alte Prerau. Toto musí být v návrhu ÚP Bavory dořešeno.</p> <p>42. Na str. 12 výrokové části návrhu ÚP Bavory se uvádí, že „ÚP Bavory zpřesňuje koridor dopravní infrastruktury - silniční, určený pro umístění dálnice D52 a doprovodné silnice II.třídy. Zpřesněný koridor je v ÚP Bavory označen CPZ-DI.“. Toto je nesprávné. Koridor „doprovodné silnice“ musí být vymezen odděleně.</p> <p>43. Na str. 12 - 13 výrokové části návrhu ÚP Bavory se uvádí, že „Dále vymezuje územní plán koridory</p>	<p>34. <b>Přípomínce se vyhovuje:</b> Formulace byla v odůvodnění upravena.</p> <p>35. <b>Přípomínka je neopodstatněná:</b> Koridor byl vymezen ve veřejném zájmu a zařazen do veřejně prospěšných staveb v ZÚR kraje. ÚP Bavory jej jen zpřesňuje. Tato povinnost je odůvodněna ad. 33. Rovněž související koridory CPU.DS04-1, CPU.DS04-2, CPU.DS04-3 mají charakter veřejně prospěšných staveb.</p> <p>36. <b>Přípomínka je neopodstatněná:</b> Opakování přípomínky č. 1.</p> <p>37. <b>Přípomínce se vyhovuje:</b> Formulace byla v odůvodnění upravena.</p> <p>38. <b>Přípomínka je neopodstatněná:</b> Opakování přípomínky č. 38. Přípomínka nesměruje k výroku ÚP, ale k odůvodnění. Zcela opomíjí fakt, že koridor pro D52 je obsažen v platné územně plánovací dokumentaci kraje a že je nutné jej dle ust. § 43 odst. 3 stavebního zákona a § 54 odst. 6 stavebního zákona v územních plánech obcí zpřesnit.</p> <p>39. <b>Přípomínka je neopodstatněná:</b> Odůvodnění ad 38.</p> <p>40. <b>Přípomínka je neopodstatněná:</b> Tato podrobnost nepřísluší územnímu plánu, bude řešeno v navazujících řízeních.</p> <p>41. <b>Přípomínka je neopodstatněná:</b> Tato podrobnost nepřísluší územnímu plánu, bude řešeno v navazujících řízeních. Územní plán stanovuje podmínky pro uvedené koridory, k zajištění ochrany hydrologických a odtokových</p>
--	---

	<p>dopravní infrastruktury - silniční označené CPU-D1 , CPU-D2 a CPU- D3, určené pro umístění souvisejících (vedlejších) staveb ke stavbě dálnice D52.". Toto je nesprávné. Toto jsou minimálně z části nikoliv součástí dálnice D52, ale komunikace navazující na „doprovodnou komunikaci". V ÚP nelze takto zatemňovat, co vlastně je v území vymezováno.</p> <p>44. Na str. 13 výrokové části návrhu ÚP Bavy se uvádí, že „Šířka koridoru: proměnlivá, dle zákresu v grafické části územního plánu.". Toto je nesprávné. Šířka komunikace musí být popsána i v textové části. Nesoulad textové části a grafické části je podle ustálené judikatury platným důvodem pro zrušení ÚP.</p> <p>45. Na str. 13 výrokové části návrhu ÚP Bavy se uvádí, že „Šířka koridoru: proměnlivá, dle zákresu v grafické části územního plánu.". Vymezená šířka není souladná se ZÚR kraje. Zpřesněný koridor D52 musí být bez výjimky v rámci koridoru dle ZÚR kraje.</p> <p>46. Na str. 13 výrokové části návrhu ÚP Bavy se uvádí, že „Účel koridoru: koridor je určen pro umístění dálnice II. třídy D52 a silnice II.třídy. Koridor je vymezen nejen pro umístění stavby hlavní (D52), ale i doprovodné komunikace, dopravního zařízení a dopravního vybavení, ale i staveb vedlejších (souvisejících), jako například přeložek sítí technické infrastruktury, přeložek vodotečí a přeložek silnic III. třídy a místních a účelových komunikací, ekodukty. Některé z nich mohou být umístěny i s přesahem mimo vymezený koridor.". Přeložky vodotečí musí mít v ÚP navržený koridor.</p> <p>47. Na str. 13 výrokové části návrhu ÚP Bavy se uvádí, že „Účel koridoru: koridor je určen pro umístění dálnice II. třídy D52 a silnice II.třídy. Koridor je vymezen nejen pro umístění stavby hlavní (D52), ale i doprovodné komunikace, dopravního zařízení a dopravního vybavení, ale i staveb vedlejších (souvisejících), jako například přeložek sítí technické infrastruktury, přeložek vodotečí a přeložek silnic III. třídy a místních a účelových komunikací, ekodukty. Některé z nich mohou být umístěny i s přesahem mimo vymezený koridor.". Žádné z uvedených položek nesmí být umístěny mimo vymezený koridor. Vlastnické právo je právem ústavním a jeho omezení nelze provádět jinak než striktně dle zákona. Nelze tedy uplatnit ani podzákonný dokument jako metodický návod M MR, který protiprávně konstruuje o možnostech umístování staveb mimo vymezené koridory.</p>	<p>poměrů.</p> <p>42. <b>Přípomínka je neopodstatněná:</b> Opakování připomínky č. 1.</p> <p>43. <b>Přípomínka je neopodstatněná:</b> Opakování připomínky č. 1.</p> <p>44. <b>Přípomínka je neopodstatněná:</b> Nejedná se o žádný nesoulad textové a grafické části územního plánu. Územní plán obsahuje textovou a grafickou část, které jsou rovnocenné. Grafická část obsahuje zákres záměrů, které je obtížné nebo i nemožné textově zcela přesně specifikovat.</p> <p>45. <b>Přípomínka je neopodstatněná:</b> odůvodnění ad. 25</p> <p>46. <b>Přípomínka je neopodstatněná:</b> Přeložky vodotečí související s D52 nejsou v k.ú. Bavy (mimo vymezené koridory) pravděpodobné, soudě podle výše uvedených projektových podkladů k D52. Nelze je však zcela vyloučit, proto jsou ve výroku uvedeny. Ostatně stavby vodní a vodohospodářské územní plán nevyklučuje ani u jiných ploch v krajině (s odkazem na § 18 odst. 5 stavebního zákona).</p> <p>47. <b>Přípomínka je neopodstatněná:</b> Opakování předchozích připomínek. Viz vyhodnocení připomínek č. 1, 3, 4, a dal.</p>
--	--	---

<p>48. Na str. 13 výrokové části návrhu ÚP Bavory se uvádí, že „Vztah regulace uvedené pro koridor a částí ploch s rozdílným způsobem využití, nad kterými je koridor vymezen: do doby započetí užívání dokončené stavby dopravní infrastruktury se ve vymezeném koridoru použijí přednostně podmínky využití stanovené pro koridor dopravní infrastruktury. Zejména není přípustné umístění jakýchkoliv staveb a změn v území, které by znemožnily nebo podstatně ztížily umístění dopravní stavby. Podmínky využití přelaytých ploch se použijí až po započetí užívání dokončené dopravní stavby.“. Toto je zcela absurdní tvrzení. Územní plánování nezná regulace, které by se samy nějak mohly měnit v čase.</p> <p>49. Na str. 14 výrokové části návrhu ÚP Bavory se uvádí, že „Šířka koridoru: proměnlivá, dle zákresu v grafické části územního plánu.“. Vymezená šířka není souladná se ZÚR kraje. Zpřesněný koridor D52 musí být bez výjimky v rámci koridoru dle ZÚR kraje.</p> <p>50. Na str. 14 výrokové části návrhu ÚP Bavory se uvádí, že „Účel koridoru: koridor je vymezen pro přeložky a stavební úpravy silnic II. a III. třídy a účelových komunikací, vyvolaných realizací dálnice D52. Dále je určen pro umístění dopravních zařízení a dopravního vybavení a umístění staveb vedlejších (souvisejících), jako například přeložek sítě technické infrastruktury, přeložek vodotečí, ekodukty. Některé z nich mohou být umístěny i s přesahem mimo vymezený koridor.“. Přeložky vodotečí musí mít v ÚP navržený koridor.</p> <p>51. Na str. 14 výrokové části návrhu ÚP Bavory se uvádí, že „Účel koridoru: koridor je vymezen pro přeložky a stavební úpravy silnic II. a III. třídy a účelových komunikací, vyvolaných realizací dálnice D52. Dále je určen pro umístění dopravních zařízení a dopravního vybavení a umístění staveb vedlejších (souvisejících), jako například přeložek sítě technické infrastruktury, přeložek vodotečí, ekodukty. Některé z nich mohou být umístěny i s přesahem mimo vymezený koridor.“. Žádné z uvedených položek nesmí být umístěny mimo vymezený koridor. Vlastnické právo je právem ústavním a jeho omezení nelze provádět jinak než striktně dle zákona. Nelze tedy uplatnit ani podzákoný dokument jako metodický návod MMR, který protiprávně konstruuje o možnostech umístění staveb mimo vymezené koridory.</p> <p>52. Na str. 14 výrokové části návrhu ÚP Bavory se uvádí, že „Vztah regulace uvedené pro koridor a částí ploch s rozdílným způsobem využití, nad kterými je koridor vymezen: do doby započetí užívání dokončené stavby dopravní infrastruktury se ve vymezeném koridoru použijí přednostně podmínky využití stanovené pro koridor dopravní infrastruktury. Zejména není přípustné umístění jakýchkoliv staveb a změn v území, které by znemožnily nebo podstatně ztížily umístění dopravní stavby. Podmínky využití přehytných ploch se použijí až po započetí užívání dokončené dopravní stavby.“. Toto je zcela absurdní tvrzení. Územní plánování nezná regulace, které by se samy nějak mohly měnit v čase.</p> <p>53. Na str. 17 výrokové části návrhu ÚP Bavory se uvádí, že „Na základní koncepci uspořádání krajiny na území obce bude mít vliv zejména dálnice D52 v koridorech CPZ-D1, CPU-D1, CPU-D2, CPU-D3.“. Koridory CPU-D1, CPU-D2, CPU-D3 nejsou součástí D52.</p>	<p>48. <b>Přípomínka je opodstatněná:</b> Přípomínka je relevantní, text byl upraven.</p> <p>49. <b>Přípomínka je neopodstatněná:</b> Opakování předchozích připomínek. Viz vyhodnocení připomínek č. 1, 3, 4, a dal.</p> <p>50. <b>Přípomínka je neopodstatněná:</b> Identická přípomínka s přípomínkou č. 46.</p> <p>51. <b>Přípomínka je neopodstatněná:</b> Opakování předchozích připomínek. Viz vyhodnocení připomínek č. 1, 3, 4, a dal.</p> <p>52. <b>Přípomínka je neopodstatněná:</b> Přípomínka je relevantní, text byl upraven.</p> <p>53. <b>Přípomínka je neopodstatněná:</b> Koridory CPU.DS04-1, CPU.DS04-2, CPU.DS04-3 jsou vyvolány záměrem výstavby dálnice D52. Bez toho by ztratily smysl.</p> <p>54. <b>Přípomínce se vyhovuje.</b> Tvrzení, že podmínka stanoviska EIA k R52 stanovuje povinnost vedení dálnice v zářezu je zavádějící. Navržené opatření zní, cit. „- vést, pokud možno po terénu, příp. v zářezu a vyhnout se násypovým partiím.“</p>
--	--

	<p>54. Na str. 17 výrokové části návrhu ÚP Bavory se uvádí, že „Na základní koncepci uspořádání krajiny na území obce bude mít vliv zejména dálnice D52 ...“. Toto je zásadní fakt, avšak řešení v návrhu ÚP Bavory navrhované je chybné, neboť porušuje podmínky stanoviska EIA pro R52, kde bylo požadováno řešení R52 včetně křižovatek pouze v zárezu.</p> <p>55. Na str. 52 - 53 výrokové části návrhu ÚP Bavory se konstatuje „Veřejně prospěšná stavba dopravní infrastruktury, dálnice D52. ... Do veřejně prospěšných staveb se zařazuje celý soubor staveb, v nichž stavbou hlavní je dálnice D52 a vedlejšími stavbami takové stavby, které se stavbou hlavní svým účelem užívání nebo umístěním souvisí a které zabezpečují užitelnost stavby hlavní nebo doplňují účel užívání stavby hlavní, jako např. doprovodná silnice II.tř. , opěrné zdi, mosty, tunely, protihlukové stěny, větve křižovatek, doprovodná silniční komunikace, přeložky silnic nižší třídy, místních a účelových komunikací , polních cest, dešťové usazovací nádrže, přeložky technické infrastruktury a vodotečí, přechody pro zvěř, umístění cyklostezky apod.. Některé z vedlejších (souvisejících) staveb mohou být umístěny i s přesahem mimo vymezený koridor (především stavby liniové technické infrastruktury, například přeložky plynovodů, dále přeložky místních a účelových komunikací a cyklostezek , přeložky vodotečí). " Tento postup je v rozporu s právními předpisy, a to z řady důvodů. Součástí dálnice D52, tedy ani její související stavby, mimo koridor dle ZÚR kraje, nelze bez dalšího vymezovat v návazných ÚP obcí. Vlastnické právo je právem ústavním a jeho omezení nelze provádět jinak než striktně dle zákona. Nelze tedy uplatnit podzákoný dokument jako metodický návod MMR. Jak bylo uvedeno už výše „stavby související“, a to i uvnitř koridoru pro D52 nebyly v ZÚR JMK z roku 2016 veřejně projednány a ZÚR JMK byly s nepřipustnou libovůlí změněny po veřejném projednání. Takto chybně vymezení veřejně prospěšných staveb s cílem umožnit vyvlastňovací proces je právně nemožné.</p> <p>56. Návrh výroku ÚP Bavory neobsahuje vazbu na hodnocení SEA. To je zcela závažné pochybení.</p> <p>57. Návrh výroku ÚP Bavory neobsahuje kompenzační opatření pro negativní vlivy z D52. To je zcela závažné pochybení. To, co je uvedeno na str. 53 - 54 není reálným stanovením kompenzačních opatření. Nemůže být ani odkazováno na ZÚR JMK, neboť zde konkrétní kompenzační opatření pro oblast obce Bavory také absentují.</p> <p>58. Návrh odůvodnění ÚP Bavory neobsahuje vazbu na hodnocení SEA. To je zcela závažné pochybení.</p> <p>59. Návrh odůvodnění ÚP Bavory neobsahuje kompenzační opatření pro negativní vlivy z D52. To je zcela závažné pochybení. Za text odůvodňující nějaká konkrétní kompenzační opatření nelze pokládat citaci priority č. (20) z PÚR ČR. Konkrétní naplnění požadavků z PÚR absentuje.</p>	<p>Nicméně na základě požadavku stanoviska SEA k ÚP Bavory č.j. JMK 68179/2022, byla podmínka ke koridoru určeném pro umístění dálnice D52 upravena takto:  „v dalších stupních projektové dokumentace navrhnout takové řešení, aby byl vliv na krajinný ráz co nejméně významný, a stavba byla např. vegetačními prvky, terénními úpravami (konkrétně zářezem do krajiny dle doporučení ze stanoviska EIA) začleněna do krajiny“.</p> <p>Technické řešení stavby, včetně jejího výškového uspořádání, není řešeno v územním plánu. Bude upřesněno v navazujícím řízení, při respektování podmínek stanovených územním plánem.</p> <p><b>55. Připomínka je neopodstatněná:</b> Tvrzení je mylné. Viz vyhodnocení předchozích připomínek, zejména ad. 25.</p> <p><b>56. Připomínka je neopodstatněná:</b> Tvrzení není pravdivé.</p> <p><b>57. Připomínka je neopodstatněná:</b> Do ÚP Bavory jsou <b>zapracována</b> kompenzační opatření obsažená v kapitole „5.1. Zmírňující opatření“ Hodnocení vlivu koncepce „Územní plán Bavory“ na evropsky významné lokality a ptačí oblasti soustavy Natura 2000 (autor Mgr. Tomáš Dohnal).</p> <p><b>58. Připomínka je neopodstatněná:</b> Tvrzení není pravdivé. Viz kap. II.8.</p> <p><b>59. Připomínka je neopodstatněná:</b> Opatření ke zmírnění negativních <b>vlivů</b> z D52 jsou obsažena ve specifických podmínkách využití koridorů CPU.DS04-1, CPU.DS04-2, CPU.DS04-3 v kap. I.D.1. Tato opatření navazují na SEA posouzení</p>
--	--	---

	<p>60. Hodnocení SEA k návrhu ÚP Bavory je tedy je zcela nedostatečné.</p> <p>61. Není řešena otázka střetů ÚSES s navrhovanou komunikací a možné významné negativní ovlivnění krajinného rázu. Toto je nepřipustný postup, neboť vyřešení střetů částí ÚSES je povinností územního plánování.</p> <p>62. Není řešena otázka střetů ÚSES s navrhovanou komunikací a možné významné negativní ov livně ní krajinného rázu. Územní plánování např. musí stanovit podmínky pro následná územní řízení, tedy zde např. musí být stanovena taková opatření, aby nedocházelo k významnému negativnímu ovlivnění krajinného rázu, což např. musí obnášet podmínku zapuštění tělesa D52 pod úroveň terénu tak, aby projev existence D52 byl z hlediska krajinného rázu minimální. To znamená, že měla být stanovena podmínka pro niveletu D52 minimálně 5 m pod nejnižšími body rostlého terénu, aby i kamiony nebyly vidět a nebránily pohledům na oblast Pálavy. Toto je nutné do výroku ÚP Bavory doplnit.</p> <p>63. V SEA je pominuta povinnost u ploch pro dopravu v co největší míře navrhnout opatření, která by eliminovala negativní ovlivnění odtokových poměrů a zachovala však povrchové vody do půdy. Otázka ochrany podzemních vod musí být v ÚP Bavory dořešena. Není možné ponechat tuto otázku bez řádného posouzení v SEA. Jak je velmi dobře známo, tato otázka u rakouské dálnice A5 představovala zásadní problém, jak z hlediska kanalizace dálnice v její trase, tak v následných otázkách dopadů na vodoteče a podzemní vody. Toto vše zahrnuje územně plánovací opatření, která nemohou být zajištěna v jiném procesu než v územním plánování. V případě rakouské A5 bylo nutné vymezit plochy pro dvoj(troj)stupňové sedimentační nádrže napojené na vodoteče a vzhledem k tomu, že kondenzované splachy z tělesa dálnice při její moderní konstrukci a odkana lizová ní jsou vysoce agresivní, bylo dokonce nutné vymezit v území plochu pro vodní kanál délky cca 15 km, aby tyto vody mohly být vypouštěny do vodoteče, kde je celoročně dostatečný průtok, neb nejbližší vodoteče k dálnici A5 tento garantovaný průtok neměly. Vzhledem k tomu, že z tohoto hlediska je situace na straně Mikulovska velmi podobná situace jako na straně Falkensteinska, je nutné ÚP Bavory dopracovat o všechna územně plánovací opatření pro D52. Nelze vymezit koridor pro D52 bez těchto územně plánovacích opatření. To není problematika, která by mohla být řešena v územních řízeních. Je pravdou, že v ČR je se splachem z dálnic menší zkušenost než v Rakousku, ale to neznamená, že toto je možné podceňovat. V Rakousku jsou dokumentovány i případy fatálního znečištění z dálnic, např. případ, kdy jak to bylo výstižně publikováno, v potoce byla voda slanější než v moři - a vedlo to k totálnímu vycheipání ryb v rybníce na předmětné vodoteči. Tato územně plánovací opatření pro D52 je nutné do výroku ÚP Bavory doplnit, řádně odůvodnit a s použitím principu předběžné opatrnosti dle § 13 zákona o ochraně přírody s rezervou naddimenzovat. Pokud by se ukáza lo , že řešení otázky odkanalizování D52 narazí na problém nedostatečně vydatných místních vodotečí, bylo by nutné nadmístní řešení přenechat Aktualizaci ZÚR JMK. Nepochybně by řešení bylo složité , i kvůli kvalitě vod Mušovských jezer a nutnosti jejich ochrany vzhledem k lokalitám systému NATURA 2000, a to jak PO tak EVL.</p>	<p>ZÚR i Vyhodnocení vlivu na životní prostředí a Hodnocení vlivu koncepce „Územní plán Bavory“ na evropsky významné lokality a ptačí oblasti soustavy Natura 2000 k územnímu plánu Bavory. Opatření jsou dostatečná.</p> <p>60. <b>Přípomínka je neopodstatněná:</b> Hodnocení SEA k návrhu ÚP Bavory bylo upraveno a doplněno podle požadavků dotčených orgánů (OŽP Krajského úřadu JmK, KHS, AOPK).</p> <p>61. <b>Přípomínka je neopodstatněná:</b> Tvrzení není pravdivé. V kap. I.D.1 je ve specifických podmínkách využití koridorů CPU.DS04-1, CPU.DS04-2, CPU.DS04-3 uvedeno:  „- V navazujícím řízení nutno technicky dořešit křížení dálnice s nadregionálním biokoridorem K JM04/T, s cílem zajištění funkčnosti biokoridoru,  - Zajistit zachování propustnosti krajiny, včetně migrační propustnosti (CPU.DS04-2 - ekodukt).“</p> <p>62. <b>Přípomínka je neopodstatněná:</b> Opakování předchozích připomínek – viz vyhodnocení připomínek 27, 28, 29, 61.</p> <p>63. <b>Přípomínka je neopodstatněná:</b> Koridor CPU.DS04-1 je určen nejen pro samotnou dálnici D52, ale i staveb vedlejších (souvisejících) – viz kap. I.D.1. Takovými vedlejšími stavbami budou i stavby související s nakládáním s dešťovými vodami z komunikace. Konkrétní řešení bude obsahem navazujících řízení.</p>
--	--	---



64. V SEA schází posouzení dotčených meliorační zařízení. Je potřeba navrhnout vhodná opatření pro zajištění funkčnosti drenáže. Je povinností územního plánování, tyto střety řešit a ne je alibisticky odkládat do následných řízení, která k jejich řešení již nemají procesní nástroje. Zejména vazba na podmínku zachování krajinného rázu a návazná podmínka snížení nivelety D52 a odkanalizování D52 musí být ÚP Bavory řešeny.

65. Na str. 73 odůvodnění je uvedeno: „V evropských souvislostech, v souladu s nařízením Evropského parlamentu a Rady o hlavních směrech Unie pro rozvoj transevropských dopravních sítí, je dálnice D52 zařazená do sítě TEN-T Core“. V evropské legislativě není D52 zmíněna. Evropská silniční síť TEN-T, a specificky tzv. „globální síť“ je dle čl. 9/1a „NAŘÍZENÍ EVROPSKÉHO PARLAMENTU A RADY (EU) č. 1315/2013 ze dne 11. prosince 2013 o hlavních směrech Unie pro rozvoj transevropské dopravní sítě a o zrušení rozhodnutí č. 661/2010/EU“ sítí vyznačenou v mapách a seznamech obsažených v příloze I a v příloze li části 2 tohoto Nařízení. Detailnost vymezení v tomto Nařízení je mimořádně nízká a závazným je pouze to, co je jak v seznamu v příloze II části 2 tohoto nařízení a současně odpovídá mapám v příloze I toho nařízení. Tedy ne každý detail, který by si někdo přál odečíst z map a p pokládat jej za závazný, závazným není. Síť TEN-T je uzly a jejich seznam je v příložené tabulce. Mezi těmito uzly Mikulov není, tedy Mikulov není součástí definice TEN-T.

CZ	brno	globální		globální	hrk
	Decin			hlavní	hlavní
	Levočice			globální	globální
	Mělník			hlavní	hlavní
	Ostrava	hlavní			hlavní
	Pardubice			hlavní	hlavní
	Píseň				hlavní
	Praha	hlavní (Václav Havel)*		hlavní (Praha-Holešovice) globální (Lábeň) globální (Kladno) globální (Smíchov)	hlavní (Praha-Užimavce)
	Přerov				hlavní

ČLEN SKY STAT	NÁZEV UZLU	LEŽISŤE	NÁMORNÍ PŘÍSTAV	VNITROZEMSKÝ PŘÍSTAV	KOMBINOVANÝ TERMINÁL ŽELEZNIČNÍ A SILNIČNÍ DOPRAVY (RRT)	hrk
	Ústí nad Labem			globální	globální	1348/78

Lze odkázat i na návazné Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 1316/2013 ze dne 11. prosince 2013, kterým se vytváří Nástroj pro propojení Evropy, mění zařízení (EU) č. 913/2010 a zrušují nařízení (ES) č.

**64. Přípomínka je neopodstatněná:** V kap. I.D.1 je ve specifických podmínkách využití koridorů CPU.DS04-1, CPU.DS04-2, CPU.DS04-3 uvedeno:

„-V případě dotčení melioračních zařízení řešit technická opatření pro zajištění funkčnosti drenáže.“

Podrobněji nelze tuto problematiku v územním plánu řešit, s odkazem na ustanovení § 43 odst. (3) zákona č. 183/2006 Sb., v platném znění, podle kterého územní plán ani vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území nesmí obsahovat podrobnosti náležející svým obsahem regulačnímu plánu nebo územním rozhodnutím.

Rovněž § 72 odst. 1 nového stavebního zákona č. 283/2021 Sb., v platném znění, stanovuje, citují: „(1) Územně plánovací dokumentace nesmí obsahovat podrobnosti, které náležejí svým obsahem navazující územně plánovací dokumentaci nebo rozhodnutí.“

**65. Přípomínka je neopodstatněná:** Odůvodnění je převzato z odůvodnění ZÚR kraje. V nařízení Evropského parlamentu a Rady o hlavních směrech Unie pro rozvoj transevropských dopravních sítí je uvedena Evropská silniční síť TEN-T. Detailnost vymezení v mapách EU je pravděpodobně nízká právě proto, aby mohly jednotlivé státy samy upřesnit polohu těchto staveb, což ČR udělala v PÚR a Krajská úřad JmK zpřesnil v ZÚR kraje.

680/2007 a (ES) č. 67/2010 ( I ). Z tohoto nařízení pochází terminologie koridorů TEN-T a pro tzv. Baltsko-jadranský koridor je zde uvedeno jeho výtýčení takto:

Baltsko - jadranský VYTÝČENÍ KORIDORŮ:
Gdynia - Gdaňsk - Katowice/Ślawków
Gdaňsk - Warszawa - Katowice
Katowice - Ostrava - Brno - Wien
Szczecin/Świnoujście - Poznań - Wrocław - Ostrava
Katowice - Žilina - Bratislava - Wien
Wien - Graz - Villach - Udine - Trieste
Udine - Venezia - Padova - Bologna - Ravenna
Graz - Maribor - Ljubljana - Koper/Trieste

Ani zde není uveden Mikulov.

Z hlediska financování dle Nařízení č. 1316/2013 je uvedeno:

Brno - rakouská hranice	přeshraniční	silnice	modernizace
-------------------------	--------------	---------	-------------

Ani zde není uveden Mikulov.

Takže odkazy na to, že Nařízení EU o TEN-T rozhodlo o trasování Baltsko- jadranského koridoru přes Mikulov, nemají oporu v evropské legislativě. Tedy tento text z Odůvodnění ÚP Bavory musí být vypuštěn.

To, že DS2 má být součástí sítě TEN-T je stanoveno až Politikou územního rozvoje ČR, která toto zařazení provedla. Nelze odkazovat „na Brusel“, když za problémy s nevhodným trasováním transevropských koridorů si můžeme sami doma v ČR a za naši neschopnost jednat s Rakouskem. Však ani Rakousko nyní dle jejich vládních dokumentů již z roku 2010 nemíní stavět AS ve čtyřpruhovém uspořádání až po hranici s ČR, pokud ČR nepostaví čtyřpruhovou RS2 (nyní DS2) až na hranici s Rakouskem. Ostatně stačí se seznámit i s historií, že rakouský ministr dopravy a pozdější rakouský kancléř Faymann dobře věděl o výhodnosti napojení u Břeclavi:

### Ministr Faymann (Mistelbach, 2008)

„Die Variante Reintal ist also durchaus eine ernstzunehmende, zumal der Anschluss zur Autobahn Prag/Bratislava dort rasch und ohne große Kosten bewerkstelligbar wäre. ...

Wir werden maximal bis Walterskirchen planen, da wir von dort aus in beide Richtungen zu den Grenzübergängen abschwanken könnten.“



„Varianta Reintal se tedy nepochybně musí brát vážně, neboť napojení na dálnici Praha - Bratislava by zde mohlo být zrealizováno rychle a bez velkých nákladů. ...

Budeme plánovat maximálně po Walterskirchen, neboť odtud bychom mohli si to namířit na oba hraniční přechody.“



V podstatě to, co se zde uvádí a pochází z roku 2008, dává pořád dobrý smysl. Stačí se podívat, kde je na AS již realizovaná MÚK Grosskrut a jak je daleko do Břeclavi a odtud po nově budované DSS směrem na sever k napojení na D1 a dále pak na Ostravu a do Polska.

66. Na str. 73 Odůvodnění je uvedeno: „Usnesením vlády ČR č. 713/2010 Sb. o změně usnesení vlády ze dne 9. června 2008 č. 735, k přípravě a výstavbě kapacitní pozemní komunikace Pohořelice – státní hranice s Rakouskou republikou je potvrzeno propojení rychlostní silnice R52 na území České republiky a dálnice A5 na území Rakouské republiky na Česko-rakouské státní hranici mezi městy Mikulov a Drasenhofen.“ Územní plánovač by měl vědět, že musí ctít stavební zákon a že exekutivní rozhodnutí politického orgánu nemají právní váhu. Právní váhu dokonce nemá ani tzv. Dohoda s Rakouskem, neb aby měla právní váhu a přednost před stavebním zákonem, musela by být podle Ústavy ČR ratifikovaná Parlamentem ČR, což ale není.

67. Na str. 73 odůvodnění je uvedeno: „Dálnice D52 je koncepčně zakotvena v Dopravní sektorové strategii, 2. fáze“ Ani tento dokument není rozhodný pro územní plánování na úrovni ÚP obcí, stejně jak není ani odkazovaný dokument Aktualizace strategické vize Strategie Jihomoravského kraje 2020. Odkazy na takovéto dokumenty do odůvodnění ÚP Bavyry nepatří a jsou jen zavádějící pro neinformované osoby, neb budí dojem něčeho, na čemž postup zpracovatele ÚP Bavyry údajně stojí a přitom to tak není a ani být ze zákona nemůže.

68. Ve světle výše uvedených bodů je nutné zásadním způsobem přepracovat kapitolu II.14. Doprava a uvádět zde pouze ta fakta, která jsou korektní a mají reálný příspěvek k odůvodnění pořizovaného ÚP Bavyry.

66. **Přípomínka je neopodstatněná:** Nicméně i na základě citovaného usnesení vlády byl vymezen koridor pro D52 v ZÚR kraje a musel být tedy zpřesněn v ÚP Bavyry. Dle § 43 odst. 3 stavebního zákona: „(3) Územní plán v souvislostech a podrobnostech území obce zpřesňuje a rozvíjí cíle a úkoly územního plánování v souladu se zásadami územního rozvoje kraje a s politikou územního rozvoje. ...“

67. **Přípomínka je neopodstatněná:** I tyto podklady sloužily k vymezení koridoru pro D52 v ZÚR kraje. ÚP Bavyry již tento koridor NEVYMEZUJE, ale pouze ZPŘESŇUJE. Přípomínka tedy směřuje nikoliv k ÚP Bavyry, ale k platným ZÚR kraje.

69. Na str. 75–77 odůvodnění jsou reprodukovány výřezy, které dle zpracovatele mají zřejmě dokládat, že koridor D52 prošel řádným hodnocením SEA. Toto však nedokazují, neb se jedná pouze o útržkové texty bez reálného základu v zásadních podkladech, jako např. v predikovaných intenzitách dopravy, a tyto útržkové texty jsou bez vztahu k zákonným limitům přípustného zatížení území dle příloh zákona o ovzduší. Toto posouzení je zásadní způsobem vadné i proto, že předmětné posouzení musí být i kvantitativní. Toto jednoznačně v rozsudku, kterým byly zrušeny ZÚR JMK v roce 2012, uvedl NSS v bodě 80: „Nejvyšší správní soud ovšem musel dát návrhvatelům plně zapravdu v tom, že ZÚR neobsahují žádné hodnocení kumulativních a synergických vlivů. Odpůrce setrval pouze u definice možných lokalit jejich výskytu, ale jejich posouzením (zhodnocením dopadů a závažnosti po stránce kvantitativní a kvalitativní) se vůbec nezabýval“. Dále pak NSS uvedl „Svědék RNDr. L. K. potvrdil, že došlo pouze k identifikaci možných kumulativních vlivů, přičemž za vyhodnocení těchto vlivů považoval zakreslení těchto vlivů do výkresu é. 6. Označil-li svědek tento způsob hodnocení za primitivní, soud konstatuje, že ani takové kvality nebylo v projednávaném případě dosaženo, neboť se fakticky o žádné hodnocení nejedná. Přístup zpracovatele VURÚ a odpůrce k této otázce lze bez nadsázky označit za formalistický, zcela ignorující smysl zákonné úpravy“

To, co na str. 51–77 odůvodnění zpracovatel prezentuje ze ZÚR není jiné kvality než to, co NSS popisuje výše. Navíc je to zcela nekonkrétní k obci Bavorsy, a tedy není zde nic relevantního pro posouzení pro obyvatelstvo, ovzduší i přírodu na tomto území. Vzhledem k tomu, že zaznívá od politiků argumentace, že ZÚR JMK byly soudy shledány pořádku, tak je vhodné dodat, že oba dva rozsudky (krajského soudu i NSS) trpí tzv. „nepřezkoumatelností pro nedostatek důvodů“, jinými slovy, že oba soudy ignorovaly některé části žaloby, a tedy o ní nerozhodly. Jak vlastně neexistující je hodnocení kumulativních a synergických vlivů pro návaznost na D52 u Brna dokládá níže připojená tabulka posuzování kumulativních a synergických jevů ze ZÚR JMK z roku 2016, která byla soudu předložena, ale např. i touto částí žaloby se soud nezabýval:

Vyhodnocení kumulativních a synergických vlivů		
Vymezení vlivu a jeho charakteristika	Významnost vlivu	Typ ovlivnění, popis vlivu

Poznámka: V tabulce jsou uvedeny pouze jevy/charakteristiky, které mohou být využitím vymezeného koridoru/plochy ovlivněny resp. vyhodnocením byly vlivy identifikovány

Je zde zcela názorně vidět, že tato tabulka pro vyhodnocení kumulativních a synergických vlivů je zcela nevyplněna, tj. hodnocení kumulativních a synergických vlivů zde nebylo provedeno.

68. **Přípomínka je neopodstatněná:** Kapitola odůvodnění II.14. Doprava je výstižná a pravdivá.

69. **Přípomínka je neopodstatněná:** Z připomínky není zřejmé, proč pisatel argumentuje rozsudky ke zrušeným ZÚR kraje, když má Jihomoravský kraj nové ZÚR, které už zdárně prošly několika žalobami u soudů. Přípomínka nicméně směřuje nikoliv k ÚP Bavorsy, ale k platným ZÚR kraje a je tedy bezpředmětná.

Přítom současně se jedná o velmi závažně dotčenou oblast, kdy v SEA k ZÚR JMK bylo identifikováno a také doloženo reprodukcí z Přílohy 2 vyhodnocení SEA k ZÚR JMK, že překročení zákonných limitů se týká 92,24 % území reprodukováná níže.

Popis záměru, stávající funkce, hodnoty a limity vymezeného koridoru/plochy	
<b>DS12</b>	
Specifikace záměru:	D2 Chrlice II - Brno, jih: zkapacitnění včetně přestavby MUK
Variantské řešení:	ne Ostatní hodnocené varianty:
Dotčené obce:	Brno, Modřice
Plocha:	198,31 ha
<b>Ovzduší</b>	
překročení imisních limitů: Brno, Modřice 92,24 %	
<b>Obyvatelstvo, lidské zdraví</b>	
překročení hlukových limitů: Brno, Modřice 37,96 %	

To, že se soudy nevyjádřily k částem ZÚR JMK a založily tzv. „nepřezkoumatelností pro nedostatek důvodů“ nečiní podklady ze ZÚR JMK, které zpracovatel cituje, použitelnými pro návrh ÚP Bavory. Hodnocení SEA pro D52 tedy v ZÚR JMK neproběhlo, což mu s í být napraveno. V každém případě musí SEA k návrhu ÚP zahrnout hodnocení SEA pro 0 52, aby byly řádně posouzeny vlivy hlučnosti, znečištění ovzduší, atd., a to zcela konkrétně pro území obce Bavory a na obyvatele této obce.

70. Aby nevznikly pochybnosti o nedostatečnosti vyhodnocení SEA pro 052 Pohořelice – Mikulov, vedle nevyplněné hodnotící tabulky v SEA pro úsek D52/JT Rajhrad – MÚK Chrlice-II je níže uvedena ukázka z vyhodnocení SEA v ZÚR JMK pro úsek D52 Pohořelice – Mikulov (záměr OS04 v ZÚR JMK). Na str. 23 Přílohy č. 2 vyhodnocení SEA pro ZÚR JMK je uvedeno následující:

**70. Přípomínka je neopodstatněná:** Přípomínka se netýká ÚP Bavory, ale ZÚR kraje.

Popis záměru, stávající funkce, hodnoty a limity vymezeného koridoru/plochy	
<b>DS04</b>	
Specifikace záměru:	D52 Pohořelice - Mikulov - hranice ČR / Rakousko
Variantské řešení:	ne      Ostatní hodnocené varianty:
Dotčené obce:	Bavory, Horní Věstonice, Mikulov, Pasohlávky, Perná, Pohořelice, Vlasatice
Plocha:	593,2 ha
<b>Obyvatelstvo, lidské zdraví</b>	
překročení hlukových limitů: Bavory, Horní Věstonice, Mikulov, Pasohlávky, Perná, Pohořelice	
17,51 %	

Je zde tedy konstatováno existující překročení veřejnoprávních limitů pro všechny obce, v jejichž blízkosti má nově vymezená komunikace D52 Pohořelice - Mikulov procházet.

Lze proto zdůraznit, že specificky pro v tabulce jmenované obce Pohořelice, Perná, Pasohlávky, Horní Věstonice a Bavory bude vzdálenost nové dálnice D52 od obytných území identická se vzdáleností od existující silnice 1/52, a tedy z.de budou pro D52 vyvolány větší negativní vlivy než v současnosti pro 1/52 a bude docházet k dalším a vyšším překračováním zákonných limitů. Ve vyhodnocení SEA pro úsek D52 Pohořelice - Mikulov ovšem není nic o možné nápravě situace s uvedenými překročenými hlukovými limity.

Nárůst hlučnosti se přitom dá předpokládat jako významný, neboť realizací dálnice 052 (jako součásti transevropského Baltsko-jadranského koridoru) totiž dojde nejen ke zvýšení rychlosti vozidel na dálniční rychlost cca 130 km/h, ale i k významným změnám složek dopravního proudu (nárůstu podílu kamionové dopravy), k nárůstu celkových intenzit dopravy a specificky k nárůstu intenzity těžké nákladní dopravy v noci.

Toto vše jsou významné negativní vlivy, o kterých není v SEA pro ZÚR JMK ani náznakem pojednáno. Tedy v SEA k ZÚR JMK nejsou posouzeny ani vyvolané vlivy v okolí úseku D52/JT, ani negativní vlivy pro napadený úsek dálnice D52 Pohořelice - Mikulov, a to specificky pro výše identifikované obce Pohořelice, Perná, Pasohlávky, Horní Věstonice a Bavory, tedy pro podstatnou část dálničního úseku D52 Pohořelice - Mikulov.

Došlo zde tedy k situaci podobné, jaká se řešila v soudním sporu o zákonnosti ZÚR JMK z roku 2011, kdy byly tyto ZÚR JMK v roce 2012 zrušeny jako celek. V tomto případě rozsudek NSS spis. zn. 1 Ao 7/2011 jako důvod ke zrušení konstatoval, že není možné negativní vlivy jen identifikovat, ale že musí být kvantifikovány a vyhodnoceny.

NSS také v bodě {75} cit. rozsudku zdůraznil, že soud ovšem poznamenává, že kumulativní vlivy je třeba zkoumat nejen v případě většího počtu navrhovaných záměrů, ale též tehdy, je-li koncipován byť jediný záměr v území, ve kterém se již nacházejí realizované záměry a jejichž společné působení s navrhovaným záměrem by

mohlo mít kumulativní nebo synergický efekt." (zvýrazněno doplněno).  
Je tedy nepochybné, že přivedení dálkové tranzitní dopravy, resp. její navýšení, a to i v prostoru Mikulova, vyvolá nejen nárůst negativních vlivů, ale budou zde i vlivy kumulativní díky dopravě regionální a dopravě vnitroareálové na území města Mikulov. Tyto kumulativní vlivy nebyly v SEA k napadeným ZÚR JMK ani identifikovány, a tedy nemohly být ani nijak kvantifikovány a vyhodnoceny.  
Na tuto situaci tedy dopadají závěry cit. rozsudku NSS, které učinil v bodě [90], když uzavřel: „Nejvyšší správní soud uzavírá, že úkolem odpůrce bylo nejen kumulativní a synergické vlivy identifikovat, ale též vyhodnotit (popsat možné konkrétní dopady na konkrétní složky životního prostředí, zvážit, zda neexistuje jiné lepší řešení, a zohlednit hodnocení těchto vlivů při výběru varianty záměru) a v případě jejich akceptace stanovit pro realizaci záměrů konkrétní podmínky (kompenzační opatření), které by kumulativní a synergické vlivy minimalizovaly, a dále stanovit pravidla jejich sledování. Právě zásady územního rozvoje jsou ideální platformou pro zvážení a zohlednění kumulativních a synergických vlivů plánovaných záměrů, neboť v této fázi územního plánování je ještě dobře možné od kumulace záměrů upustit, pozměnit je nebo navrhnout vhodná kompenzační opatření. Vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území (konkrétně část SEA s přílohou HIA a část NATURA) tedy neodpovídá požadavkům bodu 5 přílohy stavebního zákona: napadené ZÚR tudíž vychází z neúplně zjištěného skutkového stavu (shodně rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 24. 11. 2010, č. j. I Ao 512010-169, publikovaný pod č. 226(120JJ Sb. NSS). Nejvyšší správní soud shledal námitku navrhovatelů důvodnou."(zvýrazněno doplněno).  
Pro výše jmenované obce Pohořelice, Perná, Pasohlávky, Horní Věstonice a Bavory a ani pro město Mikulov nebylo v napadených ZÚR JMK řádně provedeno vyhodnocení procesem SEA.  
Hodnocení SEA pro D52 tedy v ZÚR JMK neproběhlo, což musí být napraveno.  
V každém případě musí SEA k návrhu ÚP zahrnout hodnocení SEA pro D52, aby byly řádně posouzeny vlivy hlučnosti, znečištění ovzduší, atd., a to zcela konkrétně pro území obce Bavory a na obyvatele této obce.

71. SEA se na str. 8 dokumentu VVÚRÚ (zde i níže je odkazována na číslování stránek celého dokumentu zpracovatele, ne na číslování naskenovaných textů SEA) odkazuje na „Metodický výklad k postupu příslušných úřadů při aplikaci ustanovení § 10i a ustanovení souvisejících zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí a o změně některých souvisejících zákonů (zákon o posuzování vlivů na životní prostředí), ve znění zákona č. 93/2004 Sb. (dále jen „zákon“), při posuzování vlivů územně plánovací dokumentace na životní prostředí (Příloha k čj. 3131/0PVI/04).“ Toto je dnes již irelevantní dokument z roku 2004, neb od roku 2004 uplynulo již 15 let a zákon č. 100 /200 I Sb. byl opakovaně novelizován. Navíc je tento dokument nezveřejněný. To, že kancelář doc. Loewa se možná smysluplně účastnila řízení EIA pro R52 v letech 2003–2004, z toho však tato kancelář nemůže „žít navždy“. Takto zpracované posouzení SEA na základě 15 let staré ho dokumentu je nutné odmítnout jako celek už jen po této citaci.

72. Na str. 8 dokumentu VVÚRÚ je uvedeno „Odbor životního prostředí vydal stanovisko 29.04.2019 (pod značkou S-JMK 61897/2019/0ŽP/Dah) z hlediska vlivů na životní prostředí.“ Na str. 9 dokumentu VVÚRÚ se naopak tvrdí, že, Dne 29.4.2019 obdržel krajský úřad od AOPK stanovisko dle § 45i zákona č. 114/ 1992 Sb., o

**71. Přípomínka je neopodstatněná** Přípomínka k naturovému hodnocení. Uvedený metodický výklad se nevztahuje k zákonu o posuzování staveb na životní prostředí, ale je specifickým výkladem k posuzování koncepcí, resp. ÚPD a nebyl v průběhu let upravován. Poznámka: společnost LÖW & spol., s.r.o. rozhodně nežije z řízení o R52, ohledně variant dle ZÚR se na posouzení nepodílela a posuzování ÚPD na životní prostředí je zpracováno s maximálním ohledem na zdraví obyvatel, přírodu a krajinu.

**72. Přípomínka je neopodstatněná** Je formulováno správně, stanovisko AOPK bylo vydáno 21.2.2019, ale kraj obdržel 29.4. 2019 a současně vydal svoje stanovisko.

	<p>ochraně přírody a krajiny (dále jen zákon o ochraně přírody), ve znění pozdějších předpisů k návrhu zadání územního plánu Bavy v tom smyslu, že výše uvedená koncepce může mít významný vliv na příznivý stav předmětu ochrany nebo celistvost evropsky významné lokality a ptačí oblasti (č. j. 00304/JM/19 ze dne 2 1.02.2019)." Toto je nutno objasnit.</p> <p>73. Na str. 8 dokumentu VVÚRÚ je uvedeno, Návrh územního plánu Bavy naplňuje vybrané republikové priority územního plánování pro zajištění udržitelného rozvoje území.“, Toto však není nijak doloženo. Je tedy založena nepřezkoumatelnost SEA a dokument musí být přepracován.</p> <p>74. Na str. 8 dokumentu VVÚRÚ je odkazováno na soulad návrhu ÚP Bavy se ZÚR JMK. Toto je nesprávné tvrzení, neboť návrh ÚP pracuje s nepřipustným přístupem, že objekty pro D52 mohou být umístovány i mimo koridor vymezený v ZÚR JMK a v některých místech křižovatkách) je plocha pro dopravu přímo v rozporu s koridorem dle ZÚR JMK.</p> <p>75. SEA odkazuje na v roce 2016 vydané Opatření obecné povahy – PZKO zóna Jihovýchod. Toto PZKO je však nutné vnímat v kontextu rozsudku NSS, kterým byl zrušen PZKO po aglomeraci Brno. Tento právní pohled je však ignorován.</p> <p>76. Na str. 19 SEA je odkazováno na PZKO zóna Jihovýchod, avšak zcela nekonkrétně. To je naprosto nedostatečné.</p> <p>77. Na str. 19 SEA je odkazováno na PZKO zóna Jihovýchod a je tvrzeno, že „Některé z cílů ve vztahu k životnímu prostředí byly do návrhu ÚP Bavy zapracovány v přiměřeném rozsahu a dle možností s ohledem na udržitelný rozvoj území.“. Toto je nejen zcela nekonkrétní, ale toto tvrzení je i v rozporu s obsahem návrhu ÚP Bavy. Není zde zapracováno nic z hlediska mobilních zdrojů znečištění z D52.</p> <p>78. Odkazy na PÚR a další státní politiky a podobné dokumenty na str. 14–19 pouze odkazují na názvy kapitol těchto dokumentů a uvádí, že mají vazbu ÚP Bavy, ale zůstávají v tomto ohledu na naprosto nekonkrétní úrovni, takže tato část SEA je prakticky nepoužitelná. Toto je ukázkou naprosto nepřijatelných postupů zpracovatele SEA a je to důvodem pro kompletní přepracování SEA.</p> <p>79. Zpracovatel SEA evidentně „recykluje“ podobně nekonkrétní text z jiných hodnocení SEA – viz např. odkaz na změnu č. I ÚP Stošíkovice na str. 14.</p> <p>80. Numerická hodnocení v tabulkách SEA na str. 14–19 dokumentu VVURÚ jsou naprosto neodůvodněná a jako taková zcela nepřezkoumatelná. Evidentně je zde aplikována metoda „expresních“ hodnocení SEA. Toto je zcela nepřipustné a SEA musí být zcela přepracována.</p>	<p>73. <b>Přípomínka je neopodstatněná</b> Vyhodnocení přínosu územního plánu k naplnění priorit územního plánování pro zajištění udržitelného rozvoje území obsažených v PÚR nebo ZÚR je obsahem samostatné kapitoly „E“ VVURÚ a rovněž kapitoly II.3. Odůvodnění ÚP Bavy.</p> <p>74. <b>Přípomínka je neopodstatněná:</b> Mylné tvrzení. Viz odůvodnění k připomínkám č. 30, 31, 32.</p> <p>75. <b>Přípomínka je neopodstatněná:</b> Nicméně Opatření obecné povahy – PZKO zóna Jihovýchod zrušeno nebylo.</p> <p>76. <b>Přípomínka je neopodstatněná:</b> Podrobnost odpovídá obsahu územního plánu. Podrobněji nelze tuto problematiku v územním plánu řešit, s odkazem na ustanovení § 43 odst. (3) zákona č. 183/2006 Sb., v platném znění, podle kterého územní plán ani vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území nesmí obsahovat podrobnosti náležející svým obsahem regulačnímu plánu nebo územním rozhodnutím. Rovněž § 72 odst. 1 nového stavebního zákona č. 283/2021 Sb., v platném znění, stanovuje, citují: „(1) Územně plánovací dokumentace nesmí obsahovat podrobnosti, které náležejí svým obsahem navazující územně plánovací dokumentaci nebo rozhodnutí.“</p> <p>77. <b>Přípomínka je neopodstatněná:</b> Data ohledně mobilních zdrojů znečištění nejsou relevantní pro SEA hodnocení, pracuje s nimi EIA.</p> <p>78. <b>Přípomínka je neopodstatněná:</b> Vyhodnocení přínosu územního plánu k naplnění</p>
--	---	---



81. Na str. 22 dokumentu VVURÚ je v SEA odkaz na zákonné limity dle zákona o ovzduší, ale zpracovatelům SEA nějak uniklo, že zde vytvářejí rozpor, když zákonné limity jsou v zákoně i v evropské legislativě definovány pro jeden kalendářní rok a hodnocení SEA zcela se nepatřičně odvolává na tzv. pětileté průměry – viz poslední sloupec v tabulce. I toto dokládá, že SEA musí být zcela přepracována. Lze dodat, že tyto pětileté průměry nejsou počítány standardním způsobem a dokládá to i legenda k mapám pětiletých průměrů, jak je publikována na internetu, kde se mj uvádí:

Plošné mapy (v síti 1 x1 km) pětiletých průměrných koncentrací znečišťujících látek, které mají stanoven imisní limit pro roční průměrnou koncentraci, jsou spočítány v GIS z plošných map za jednotlivé roky.

Mapy nejsou konstruovány z vypočteného průměru ročních průměrných koncentrací na jednotlivých stanicích za pět předchozích let a to zejména proto, že ne každý rok mají všechny stanice dostatek platných měření pro výpočet roční průměrné koncentrace a dále proto, že v průběhu let nastávají změny v sítích měřicích stanic.

Současně se v legendě k pětiletým průměrům uvádí, že

Pro doplnění jsou uvedeny i plošné mapy pětiletých průměrných koncentrací pro 36. max. hodnotu 24hod. průměrné koncentrace PM<sub>10</sub> a 4. max. hodnotu 24hod. průměrné koncentrace SO<sub>2</sub> (tyto imisní charakteristiky zákon o ochraně ovzduší nevyžaduje).

Zpracovatel SEA tedy zásadním způsobem pochybil.

82. Zákon č. 201/2012 Sb. ve věci pětiletých průměrů je v rozporu se závaznou evropskou Směrnicí Evropského parlamentu a rady 2008/50/ES ze dne 2 I. 5. 2008 o kvalitě vnějšího ovzduší a čistším ovzduší pro Evropu. Tato závazná evropská legislativa nepřipouští „mas kovat“ existující překročení v některých kalendářních letech průměrováním s hodnotami s léty jinými, kdy k překročení nedojde. V případě rozporu národní legislativy a závazné evropské legislativy se uplatní evropská legislativa. V SEA je nutné pracovat s ročními hodnotami.

83. Zpracovatel SEA místo limitu pro četnost překročení 24hodinových průměrů nesprávně použil odvozené hodnoty tzv. 36. nejvyšší hodnotu koncentrace jemného prachu frakce PM IO. Nahrazování zákonem stanoveného limitu daného počtem/četností výskytů 24 hod průměrů PM IO s hodnotou nad 50 µg/m<sup>3</sup> hodnotou tzv. 36. nejvyšší hodnoty nelze z hlediska posuzování dodržení zákonného limitu s odkazem na pětiletý průměr provádět. Dochází tak k průměrování fyzikálně odlišné veličiny, jednoho specifického (36. v pořadí) měření 24 hod průměru koncentrace a nepracuje se tak s veličinou, kterou definuje příloha č. 1 bod I zákona 201/2012 Sb., tj. hodnota četnosti.

priorit územního plánování pro zajištění udržitelného rozvoje území obsažených v PÚR nebo ZÚR je obsahem samostatné kapitoly „E“ VVURÚ a rovněž kapitoly II.3. Odůvodnění ÚP Bavyry.

79. **Přípomínka poukazuje na nesprávnost v textu**, text je opraven.

80. **Přípomínka je neopodstatněná**: Tabulka pracuje s expertními odhady jednotlivých specialistů, metodicky vysvětleno pod tabulkou. Konkrétní odůvodnění hodnocení slovně v kapitole Vlivy návrhu ÚP na jednotlivé návrhové plochy.

81. **Přípomínce se z části vyhvuje, text je opraven**. Jako zpracovatelé SEA považujeme za mnohem průkaznější z hlediska znečišťujících látek pětileté průměry, které dávají lepší představu o stavu těchto látek

82. **Vypořádání připomínky viz odůvodnění ad. 81**

83. **Vypořádání připomínky viz odůvodnění**

<p>84. Zpracovateli SEA zcela uniklo, že předmětné pětileté průměry byly (bez opory v evropské legislativě) vloženy do zákona o ochraně ovzduší pouze pro konkrétní specifický účel, kterým není posuzování územních plánů. Pokud pro některé specifické úkony zákon 201/2012 Sb. stanoví další postupy, jako např. v § 11, pak tyto postupy jsou jen aplikovatelné jen pro tyto specifické úkony, tj. v § 11 pro územní řízení. Posouzení SEA není územním řízením, tedy na něj nedopadá § 11 zákona č. 201/2012 Sb., ale je nutno se držet pouze § 3 odst. 1 a Přílohy č. 1 cit. zákona, tedy ročních průměrů, a ne pětiletých průměrů.</p> <p>85. Na str. 20 dokumentu VVÚRÚ v SEA je uvedeno „Hlavními zdroji znečištění ovzduší je doprava (primární emise, resuspenze, ořez, koroze) a průmysl. Přispívají i malé zdroje (emise ze spalování fosilních a jiných paliv, zemního plynu, vznětových motorů atd.).“ Toto tvrzení je jako hodnocení SEA naprosto nepoužitelné, neb není ani doloženo ani není uvedeno, jak se týká obce Bavory.</p> <p>86. Hodnocení znečištění ovzduší s D52 zcela absentuje.</p> <p>87. V kap. o hluku na str. 23–24 SEA není naprosto nic o stávající hlučnosti. Přitom se má do území vložit koridor D52, kde jedním z hlavních negativních vlivů je právě hlučnost. Vytvářet hodnocení SEA bez znalosti stávajícího zatížení území znemožňuje vyhodnotit dopady realizace koncepce, návrhu ÚP Bavory, s D52. Vyhodnocení SEA je proto nutné zcela přepracovat.</p> <p>88. Podobně neadresně je v SEA zpracováno hodnocení kap o půdě. Vyhodnocení SEA je proto nutné zcela přepracovat.</p> <p>89. Podobně neadresně je v SEA zpracováno hodnocení kap o vodě. Několik málo parametrů v tabulce na str. 23 je bez doložení zdroje informací a je velmi pochybné, že by velmi specifické území obce Bavory mělo mít průměrné parametry Dyjsko-svrateckého úvalu. Vyhodnocení SEA je proto nutné zcela přepracovat.</p> <p>90. V kap. nazvané „likvidace odpadních vod“ na str. 27 dokumentu VVÚRÚ se v SEA uvádí odkazy na místní kanalizaci, přestože zde není zohledněno odkanalizování záměru D52. To je zcela absurdní. Zřejmě zpracovatel hodnocení SEA zřejmě žije v představě, že splach z dálnice bude na jednu stranu dálnice stékat do oblasti NATURA 2000 a na druhou stranu D52 do prostoru Dolních Dunajovic. Vyhodnocení SEA je proto nutné zcela přepracovat.</p> <p>91. V tomto kontextu je vidět naprostou nedostatečnost předloženého hodnocení SEA. K vyhodnocení vlivů nejzávažnější změny v území, tj. realizace D52, by pro hodnocení bylo potřeba znát aspoň zásadní parametry, tj. předpokládanou intenzitu dopravy a složení dopravního proudu. Nic takového zde není ani zmíněno, takže ani není překvapením, že toto klíčové hodnocení pro dálnici D52, v SEA nebylo provedeno. Vyhodnocení SEA je proto nutné zcela přepracovat.</p> <p>92. Na str. 41 dokumentu VVÚRÚ je v SEA uvedeno, Nezbytné bude prověření problémů, souvisejících s</p>	<p>ad. 81</p> <p>84. <b>Vypořádání připomínky</b> viz odůvodnění ad. 81</p> <p>85. <b>Připomínka je neopodstatněná:</b> Jedná se o obecně známé údaje týkající se i posuzovaného území.</p> <p>86. <b>Připomínka je neopodstatněná:</b> Pro konkrétní záměr D52 je relevantní EIA.</p> <p>87. <b>Připomínka je neopodstatněná:</b> SEA nepracuje s hlukovými studii, ÚP dává předpoklady k dodržení hlukových limitů.</p> <p>88. <b>Připomínka je neopodstatněná:</b> Kapitola o půdě je v rámci hodnocení zpracována v několika kapitolách a vychází zejména z tříd ochrany půdy a dalších zdrojů (BPEJ – druhy půd, rozsah kultur...).</p> <p>89. <b>Připomínka je neopodstatněná:</b> Vodou se SEA hodnocení zabývá v dostatečném rozsahu, údaje jsou odpovídající koncepci.</p> <p>90. <b>Připomínka je neopodstatněná:</b> Likvidace odpadních vod nemůže být podrobně řešena ve vztahu k záměru D52, je to záležitost EIA.</p>
---	--

ochranou zdraví obyvatel (hluková zátěž, imisní situace) jako podmiňujícím faktorem využití a uspořádání území, záměry musí být projednány s věcně a místně příslušným orgánem ochrany veřejného zdraví". Tato hodnocení/provření měla být provedena v hodnocení SEA, ale zde absentují. Hodnocení SEA je tedy naprosto neúplné a musí být zpracováno znova a zjevně jiným zpracovatelem, neb to, co je obsahem SEA pro tyto typy zátěže území a obyvatelstva vzbuzuje důvodné obavy, že zpracovatel není pro tento typ hodnocení kvalifikován.

93. Na str. 41 dokumentu VVÚRÚ je v SEA uvedeno „Zpráva o uplatňování ÚP Bavory" bohužel nebyla před zadáním nového ÚP zpracována". Absence tohoto dokumentu po více než 10 letech platnosti stavebního zákona je závažnou procesní chybou. Tento dokument je nutno zpracovat a ÚP Bavory bude možno pořizovat až bude řádně projednán a schválen.

94. V tabulkách na str. 36–38 absentuje sloupec o vlivech na hlučnost a na znečištění ovzduší (obyvatelstvo, ovzduší a veřejné zdraví). Není tedy posouzen vliv D52.

95. Také kumulativní a synergické vlivy se u návrhu územního plánu Bavory nejsou v SEA řádně zpracovány. Kumulativním vlivem přitom bude např. zátěž území z dálnice D52, zátěž z doprovodné komunikace 11/395 a zátěž z vnitro-areálové dopravy v obci Bavory atd.

96.

96. Na str. 37 - 38 dokumentu VVÚRÚ je v SEA uvedeno, že *koridory dopravní infrastruktury budou mít významný negativní vliv na krajinný ráz. „Významný negativní vliv“ (hodnocení -2) je nepochybně důvodem k odmítnutí D52 stejně tak jak při pro hodnocení -2 byla vyloučena řada dílčích změn a návrh ÚP Bavory byl zúžen na pouze část A. Nelze měřit dvojím metrem. **Buďto budou připuštěny všechny dílčí změny nebo musí být z varianty A vypuštěna i dálnice D52.***

97. Na str. 37 VVURÚ je koridor D52 pro celkem pro pět kritérií hodnocen negativním stupněm -2". Takto závažně ohrožující záměr nemohl být v SEA doporučen, ale měl být navržen k vypuštění. Protože se tak nestalo, tak je nutno přepracovat celý závěr hodnocení SEA. Dokument SEA není k tomu, aby se v jeh těle pouze dokumentoval tak významně negativně působící záměr, ale pak aby se SEA stala jen kusem papíru. Toto je zcela v rozporu se smyslem zákona č. 100/2001 Sb. a toto nemůže být tolerováno.

98. Navíc k tato významně negativním hodnocení nejsou navržena žádná prokazatelně účinná kompenzační opatření.

99. Na str. 43 dokumentu VVÚRÚ je v SEA uvedeno, že „Vlivem liniových dopravních staveb může dojít k ovlivnění především odtokových poměrů, rovněž provozem mohou být negativně ovlivněny podzemí vody,

91. **Přípomínka je neopodstatněná:** Podrobné hodnocení záměru D52 spadá do kompetence EIA, kdy jsou známy přesné technické parametry, předpokládána intenzita dopravy atd.

92. **Vypořádání připomínky:** ad. 91

93. **Přípomínka je neopodstatněná:** Netýká se SEA hodnocení.

94. **Vypořádání připomínky:** Do tabulky bude doplněn sloupec veřejné zdraví .

95. **Vypořádání připomínky:** Kumulativní a synergické vlivy budou doplněny v hodnocení SEA.

96. **Vypořádání připomínky:** U významných negativních vlivů jsou navržena kompenzační opatření a budou doplněna v upraveném hodnocení.

97. **Vypořádání připomínky:** ad. 96

98. **Vypořádání připomínky:** ad. 96

99. **Přípomínka je neopodstatněná:** Hodnocení koncepce nepracuje s projektovou dokumentací a konkrétní řešení.

	<p>bude třeba navrhnout v další fázi taková opatření, aby došlo k minimálnímu ovlivnění vodohospodářských poměrů. Bude třeba rovněž dořešit technicky střel s investicemi do půdy (meliorační odvodnění), které koridor kříží ve větším rozsahu – plocha CPZ - DI. Dochází k velkému záboru ZPF stejnému pro obě varianty, a to 9,4697 ha, z toho 7,9397 ha ve tř. ochrany IT, 1,4913 ha ve tř. ochrany TV a 0,0387 ha ve tř. ochrany TV". Toto hodnocení poukazuje na závažné problémy, ale hodnocení je naprosto nedostatečné - viz např. body výše o odkanalizování dálnice D52 a nutných územně plánovacích opatřeních.</p> <p>100. Na str. 43 dokumentu VVÚRÚ je v SEA v kap. 6.9 s nadpisem „Vlivy změny územního plánu na životní prostředí – koridory dopravní infrastruktury" není naprosto nic o zátěži obyvatelstva hlukem a znečištěným ovzduším od D52.</p>	<p><b>100. Přípomínka je neopodstatněná:</b> Je na místě uvést, že koridor pro realizaci záměru D52 (v ZÚR JMK označen jako DS04 pro realizaci záměru „D52 Pohořelice – Mikulov – hranice ČR / Rakousko“) byl v rámci pořizování ZÚR JMK podroben vyhodnocení SEA, jehož součástí bylo vyhodnocení dopadů na obyvatelstvo a lidské zdraví. V tomto vyhodnocení byly identifikovány možné negativní vlivy a stanovena „opatření k vyloučení, snížení, zmírnění nebo kompenzaci negativních vlivů“. V rámci těchto opatření je u předmětného koridoru požadováno (cit. ZÚR JMK) „optimalizovat trasu v rámci koridoru s cílem minimalizace dopadů na obytnou zástavbu (týká se zejména MÚK Pohořelice a Mikulov jih). V místech případného kontaktu s chráněnou zástavbou zajistit splnění hlukových limitů“. Jako kompenzační opatření pro lokality, kde je obtížné vlivy eliminovat, je stanoveno kompenzační opatření, a to (cit. ZÚR JMK) „po vybudování dané komunikace zamezit průjezdu tranzitní nákladní dopravy přes zástavbu přilehlých obcí (objížďení placených úseků)“.</p> <p>Konkrétní záměr realizace D52 (původně R52) byl dále v podrobnějším měřítku podroben procesu posouzení vlivů na životní prostředí a veřejné zdraví (tzv. projektové EIA) vedeném MŽP pod názvem „Rychlostní silnice R52 Pohořelice – Mikulov (Drasenhofen)“. V rámci projektové EIA bylo posuzováno několik variant vedení rychlostní komunikace (nově dálnice), kdy k variantě původně označené 1x bylo MŽP vydáno souhlasné stanovisko (tzv. stanovisko EIA) č. j. 4061/OPVI/05 ze dne 13.05.2005. Daná varianta byla postupně rozpracována v úrovni dokumentace pro územní rozhodnutí a v roce 2014 dále upřesněna tahovou studií pořízenou</p>
--	--	--

	<p>101. Na str. 43–44 dokumentu VVÚRÚ je v SEA v kap. 6.10 s nadpisem „Vlivy změny územního plánu na životní prostředí – koridory dopravní infrastruktury" není naprosto nic konkrétního o zátěži obyvatelstva hlukem a znečištěným ovzduším od D52. Zásady uváděné na str. 44 jsou zcela obecné a reálně se tedy jedná o prostor vyplňující „makulaturu" a ne o reálné hodnocení SEA.</p> <p>102. Na str. 44 dokumentu VVÚRÚ je v SEA uvedeno, že „Při umístování nových zdrojů hluku musí být respektovány stávající i nově navrhované, resp. v územně plánovací dokumentaci vymezené, chráněné prostory definované platnými právními předpisy na úseku ochrany veřejného zdraví, resp. ochrany zdraví před nepříznivými účinky hluku a vibrací." Toto je absurdní doporučení v situaci, že žádné hodnocení z hlediska hluku D52 nebylo provedeno. SEA je nutno přepracovat.</p> <p>103. V dokumentu VVÚRÚ je v textu SEA i v hodnocení z hlediska vlivů na lokality systému NATURA 2000 je používána nesprávná terminologie, která je nejen v rozporu se zákonnými předpisy, ale také zjevně banalizuje hodnocení. V zákoně neexistuje termín „mírný vliv", pouze termín „negativní vliv" a ten je prvním stupněm při zjištění negativních vlivů a druhým stupněm významnosti je pak „významný negativní vliv". Celé odůvodnění návrhu ÚP Bavory a celé posouzení SEA i jeho část pro NATURA 2000 musí být opraveny a smí se používat pouze a výlučně terminologie daná právními předpisy.</p> <p>104. Na str. 37 dokumentu VVÚRÚ je v SEA uvedeno, že koridor CPZ-D1, tedy dálnice D52, má pouze „mírně negativní vliv" na lokality soustavy NATURA 2000. To je absurdní v situaci, která je doložena výše, že díky i jen nesprávnému vymezení koridoru pro D52 je dotčeno cca 15 ha lokality NATURA 2000. To nelze hodnotit jinak než významný negativní vliv.</p> <p>105. Na str. 47 dokumentu VVÚRÚ je v SEA je seznam návrhů opatření pro plochy bydlení, tedy pro obyvatelstvo. Je zcela absurdní, že zde není ani zmíněno žádné zmírňující nebo kompenzační opatření z hlediska hlučnosti a znečištění ovzduší díky negativním vlivům dálnice D52 – transevropského Baltsko -jadranského koridoru TEN-T. Tyto negativní vlivy mohou být, zejména vlivy na ovzduší, nekompenzovatelné. Vadou SEA však také je, že o tomto nebylo zde ani pojednáno.</p>	<p>Ministerstvem dopravy: „Technicko-ekonomická studie v úseku R52 Pohořelice – státní hranice ČR / Rakousko“: PK Ossendorf, a. s., 04/2014 (citace ZÚR JMK). Pro tento záměr bylo následně MŽP pod č. j. 19817/ENV/16 ze dne 23.03.2016 vydáno Závazné stanovisko k ověření souladu obsahu stanoviska EIA s požadavky právních předpisů, které zapracovávají směrnici Evropského parlamentu a Rady 2011/92/EU ze dne 13. prosince 2011 o posuzování vlivů některých veřejných a soukromých záměrů na životní prostředí.</p> <p>Potenciální vlivy záměru na hlukovou situaci byly posouzeny a formou podmínek či doporučení řešeny jak v rámci SEA vyhodnocení ZÚR JMK, tak v podrobnějším měřítku v rámci výše uvedené projektové EIA. V rámci stanoviska EIA je uložena podmínka: „V dalších fázích přípravy R52, po zaměření pozemků a určení přesného rozsahu stavby, zpracovat podrobnou hlukovou studii výstavby a provozu R52 a dalších komunikací, na kterých se v souvislosti s realizací R52 významně zvýší frekvence dopravy. Výsledkem této studie bude návrh konkrétních protihlukových opatření pro zajištění hlukových limitů dle aktuálně platné legislativy...“</p> <p>101. <b>Vypořádání připomínky</b> ad. 100</p> <p>102. <b>Vypořádání připomínky</b> ad. 100</p> <p>103. <b>Připomínce se vyhovuje částečně</b>, terminologie byla upřesněna. V naturovém posouzení je terminologie používána správně, viz metodika k naturovému posuzování.</p> <p>104. <b>Připomínka je neopodstatněná</b>: D52 nezasahuje do biotopů, které jsou předmětem</p>
--	--	---

<p>106. Na str. 48–49 dokumentu VVÚRÚ je v SEA je seznam návrhů opatření pro „Koridor dopravní infrastruktury“ . a jako návrh opatření ze SEA je zde uvedeno „v dalších stupních projektové dokumentace vyřešit střety skladebných částí ÚSES – LBC 2 a LBC 3, biokoridoru JM04T/3 s navrhovanou komunikací a doprovodnými plochami tak, aby byla zachována migrační prostupnost krajiny (CPU-D2 - ekodukt)“. Toto je nepřipustný postup, neboť vyřešení střetů částí ÚSES je povinností územního plánování.</p> <p>107. Na str. 48–49 dokumentu VVÚRÚ je v SEA uvedeno, že „v dalších stupních projektové dokumentace navrhnout takové řešení, aby byl vliv na krajinný ráz co nejméně významný“. Toto je nepřipustný postup, neboť otázka „ovlivnění krajinného rázu“ je povinností územního plánování, které také např. musí stanovit podmínky pro následná územní řízení, tedy zde např. musí být stanovena taková opatření, aby nedocházelo k významnému negativnímu ovlivnění krajinného rázu, což např. musí obnášet podmínku zapuštění tělesa D52 pod úroveň terénu tak, aby projev existence D52 byl z hlediska krajinného rázu minimální. To znamená, že měla být stanovena podmínka pro niveletu D52 minimálně 5 m pod nejnižšími body rostlého terénu, aby i kamiony nebyly vidět a nebránily pohledům na oblast Pálavy. Toto je nutné do výroku ÚP Bavory doplnit.</p> <p>108. Na str. 48–49 dokumentu VVÚRÚ je v SEA uvedeno, že „u ploch pro dopravu v co největší míře navrhnout opatření, která by eliminovala negativní ovlivnění odtokových poměrů a zachovala vsak povrchové vody do půdy“. Toto je nepřipustný postup, neboť otázka ochrany podzemních vod musí být v ÚP Bavory dořešena. Není možné ponechat tuto otázku bez řádného posouzení v SEA. Jak je velmi dobře známo, tato otázka u rakouské dálnice AS představovala zásadní problém, jak z hlediska kanalizace dálnice v její trase, tak v následných otázkách dopadů na vodoteče a podzemní vody. Toto vše zahrnuje územně plánovací opatření, která nemohou být zajištěna v jiném procesu než v územním plánování. V případě rakouské AS bylo nutné vymezit plochy pro dvoj(troj)stupňové sedimentační nádrže napojené na vodoteče a vzhledem k tomu, že kondenzované splachy z tělesa dálnice při její moderní konstrukci a odkanalizování jsou vysoce agresivní, bylo dokonce nutné vymezit v území plochu pro vodní kanál délky cca 15 km, aby tyto vody po jejich vyčištění mohly být vypouštěny do vodoteče, kde je celoročně dostatečný průtok, neb nejbližší vodoteče k dálnici AS tento garantovaný průtok neměly. Vzhledem k tomu, že z tohoto hlediska je situace na straně Mikulovska velmi podobná situace jako na straně Falkensteinska, je nutné ÚP Bavory dopracovat o všechna územně plánovací opatření pro D52. Nelze vymezit koridor pro D52 bez těchto územně plánovacích opatření. To není problematika, která by mohla být řešena v územních řízeních. Je pravdou, že v ČR je se splachem z dálnic menší zkušenost než v Rakousku, ale to neznamená, že toto je možné podceňovat. V Rakousku jsou dokumentovány i případy fatálního znečištění z dálnic, např. případ, kdy, jak to bylo výstižně publikováno, v potoce byla voda slanější než v moři – a vedlo to k totálnímu vychcípání ryb v rybníce na předmětné vodoteči. Tato územně plánovací opatření pro D52 je nutné do výroku ÚP Bavory doplnit, řádně odůvodnit a s použitím principu předběžné opatrnosti dle § 13 zákona o ochraně přírody s rezervou naddimenzovat. Pokud by se ukázalo, že řešení otázky odkanalizování D52 narazí na problém nedostatečně vydatných místních vodotečí, bylo by nutné nadmístní řešení přenechat Aktualizaci ZÚR JMK. Nepochybně by řešení bylo složité, i kvůli kvalitě vod Mušovských jezer a nutnosti jejich ochrany vzhledem k lokalitám systému NATURA 2000, a to jak PO, tak EVL.</p>	<p>ochrany, nelze hodnoti významným negativním vlivem. Autorizovaná osoba nemůže rozhodovat jinak, než dle nastavených kritérií pro hodnocení.</p> <p>105. <b>Přípomínka je neopodstatněná:</b> V hodnocení jsou uvedeny podmínky hygienických limitů, které musí být i u ploch bydlení splněny.</p> <p>106. <b>Přípomínka je neopodstatněná</b> Technické řešení střetu skladebných částí ÚSES – LBC 2 a LBC 3, biokoridoru JM04T/3 s navrhovanou komunikací není předmětem územního plánu. Podmínka obsažená v ÚP odpovídá podrobnosti řešení a obsahu územního plánu. Podrobněji nelze tuto problematiku v územním plánu řešit, s odkazem na ustanovení § 43 odst. (3) zákona č. 183/2006 Sb., podle kterého územní plán ani vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území nesmí obsahovat podrobnosti náležející svým obsahem regulačnímu plánu nebo územním rozhodnutím. Rovněž § 72 odst. 1 nového stavebního zákona č. 283/2021 Sb., v platném znění, stanovuje, citují: „(1) Územně plánovací dokumentace nesmí obsahovat podrobnosti, které náležejí svým obsahem navazující územně plánovací dokumentaci nebo rozhodnutí.“</p> <p>107. <b>Přípomínka je neopodstatněná:</b> ad.106.</p> <p>108. <b>Přípomínka je neopodstatněná:</b> ad.106. Viz. EIA R52 Pohořelice – Mikulov – podrobnější k R52, část vyhodnocení Natura 2000.</p>
---	--

<p>109. Na str. 49 dokumentu VVÚRÚ je v SEA uvedeno plnění cílů dle dokumentu Státní politika životního prostředí, Je zde bod, 1.1 Zajištění ochrany vod a zlepšování jejich stavu", na který je zde reagováno, že „Územní plánu řeší ochranu vod i zlepšení jejího stavu přiměřeně vhodnými nástroji územního plánování" . Toto je zcela absurdní text pro SEA pro koncepci, kde je zahrnuta i dálnice D52. Ochrana pro splachové vody / odkanalizování dálnice byla zde zcela zanedbána. Cíl dle dokumentu Státní politika životního prostředí tedy není naplňován.</p> <p>110. Na str. 49 dokumentu VVÚRÚ je v SEA uvedeno plnění cílů dle dokumentu Státní politika životního prostředí, Je zde bod „2.1 Snižování emisí skleníkových plynů a omezování negativních dopadů klimatické změny, na který je zde reagováno, že, Irelevantní pro územní plánování". Toto je zcela absurdní text pro SEA pro koncepci, kde je zahrnuta i dálnice D52, která je významným zdrojem emisí CO2. Cíl dle dokumentu Státní politika životního prostředí tedy není naplňován.</p> <p>111. Na str. 49 dokumentu VVÚRÚ je v SEA uvedeno plnění cílů dle dokumentu Státní politika životního prostředí, Je zde bod „3.2 Zachování přírodních a kulturně- historických hodnot krajiny a jejích přirozených funkcí", na který je zde reagováno, že, Hodnoty krajiny i její přirozené funkce budou narušeny. Jedná se především o možné negativní narušení krajinného rázu". Toto je zcela absurdní text pro SEA pro koncepci, kde je zahrnuta i dálnice D52, která je v SEA označena hodnocením - 2, tj. významným negativním vlivem na krajinný ráz. Zde je nekonzistentně konstatováno jen „možné negativní narušení krajinného rázu". Cíl dle dokumentu Státní politika životního prostředí tedy není naplňován.</p> <p>112. Na str. 52 dokumentu VVÚRÚ je v SEA uvedeno pro Okruh 6: Doprava, že „cílem je minimalizace negativních dopadů staveb, provozování a rozvoje dopravních cest se zájmy ochrany přírody a krajiny." A že „Návrh koordinuje záměry koncepce rozvoje dopravy v Jihomoravském kraji se zájmy ochrany přírody a krajiny v řešeném území" a specificky je poukázáno na to, že „Návrh územního plánu zpřesňuje koridor pro dálnici D52, DS04 – D52 – Pohořelice – Mikulov – hranice ČR/ Rakousko (koridor plochy dopravy) označený v územním plánu CPZ-DI. Návrh ÚP Bavory vedle toho vymezuje další koridory CPU-DI, CPU-D2, CPU-D3. ". Toto je zcela absurdní text v SEA v kontextu výše doloženého významného negativního vlivu dálnice D52 na krajinný ráz a na celistvost lokality systému NATURA 2000 (tedy také významný negativní vliv) a bez řádného posouzení vlivu na hlučnost, znečištění ovzduší a veřejné zdraví (kde všude má D52 negativní a možná i významný negativní vliv). SEA je nutné přepracovat jako celek.</p> <p>113. Zcela absurdní je i text SEA na str. 53 dokumentu VVÚRÚ, kde je uvedeno, že „K vyhodnocení naplňování územního plánu na složky životního prostředí je navržen systém monitoringu, pomocí kterého bude v pravidelných intervalech vyhodnocována realizace územního plánu.". Monitoring není možno provádět smysluplně, pokud není znám výchozí stav, a ten jak pro hlučnost, tak pro znečištění ovzduší nebyl v SEA řádně popsán.</p>	<p>109. <b>Přípomínka je neopodstatněná:</b> Jedná se konstataci ve vztahu ke koncepčním materiálům, ne o rozbor jednotlivostí.</p> <p>110. <b>Přípomínka je neopodstatněná:</b> Jedná se konstataci ve vztahu ke koncepčním materiálům, ne o rozbor jednotlivostí</p> <p>111. <b>Přípomínka je neopodstatněná:</b> Jedná se konstataci ve vztahu ke koncepčním materiálům, ne o rozbor jednotlivostí</p> <p>112. <b>Přípomínka je neopodstatněná:</b> Jedná se konstataci ve vztahu ke koncepčním materiálům, ne o rozbor jednotlivostí</p>
--	--

<p>114. Zcela absurdní je i text SEA na str. 53 dokumentu VVÚRÚ, kde je uvedeno, že „Zhotovitel posouzení SEA doporučuje využití indikátorů pro Výskyt oblastí se zhoršenou kvalitou ovzduší, překračování imisních limitů". Jistě takový monitoring pro budoucnost dává smysl, nicméně tento monitoring není ve výroku opatření obecné povahy respektován, a navíc je absurdní, že vyhodnocení těchto indikátorů nebylo provedeno v již v SEA pro stávající a predikovaný stav. Monitoring je nutno doplnit do výroku a celá SEA se musí přepracovat, aby byly doplněny scházející části posouzení.</p> <p>115. Zcela absurdní je i text SEA na str. 53 dokumentu VVÚRÚ, kde je nekonkrétně uvedeno, že „Zhotovitel posouzení SEA doporučuje využití indikátorů, pro .... Míra znečištění povrchových a podzemních vod". Jistě takový monitoring pro budoucnost dává smysl, zejména pro sledování správné funkce odkanalizování D52, nicméně není tento monitoring ve výroku opatření obecné povahy respektován. Monitoring je nutno doplnit do výroku a celá SEA se musí přepracovat.</p> <p>116. Zcela absurdní je i text SEA na str. 53 dokumentu VVÚRÚ, kde je uvedeno, že „Zhotovitel posouzení SEA doporučuje využití indikátorů pro .... Podíl území s překročenými mezními hodnotami (případně počet osob zasažených překročenými mezními hodnotami) hlukové expozice". Jistě takový monitoring pro budoucnost dává smysl, nicméně tento monitoring není ve výroku opatření obecné povahy respektován, a navíc je absurdní, že vyhodnocení těchto indikátorů nebylo provedeno v již v SEA pro stávající a predikovaný stav. Monitoring je nutno doplnit do výroku a celá SEA se musí přepracovat, aby byly doplněny scházející části posouzení.</p> <p>117. Na str. 53 dokumentu VVÚRÚ je v SEA spekulováno o vazbě na proces EJA. To je nepřipustné. Návrh požadavků na rozhodování ve vymezených plochách a koridorech z hlediska minimalizace negativních vlivů na životní prostředí a specificky koridorech dopravní infrastruktury musí být navrženo v SEA a zahrnuto do výroku v opatření obecné povahy. To je nutné doplnit a SEA je nutné jako celek přepracovat.</p> <p>118. Na str. 54 dokumentu VVÚRÚ je v SEA v kapitole 12 tvrzeno, že „Cílem SEA hodnocení je identifikovat kladné i záporné vlivy na životní prostředí a veřejné zdraví. V případě, že je identifikován negativní vliv a neexistuje alternativní řešení, musí být navržena". Tento cíl nebyl naplněn a žádná zmírňující a kompenzační opatření „zmírňující a kompenzační opatření" nebyla pro zahrnutí dálnice D52 navržena. To musí být napraveno a celá SEA musí být přepracována.</p> <p>119. Na str. 54 dokumentu VVÚRÚ je v SEA v kapitole 12 tvrzeno, že „Zdraví obyvatelstva je obecně posuzováno vzhledem k nejvýše přípustným limitům (znečištění ovzduší, hluku) a riziku poškození veřejného zdraví krátkodobým či dlouhodobým působením určitého faktoru na člověka.". Toto nebylo pro zahrnutí dálnice D52 provedeno. To musí být napraveno a celá SEA musí být přepracována.</p> <p>120. Na str. 55 dokumentu VVÚRÚ je v SEA v kapitole 12 tvrzeno, že „Hodnocení vlivu na životní</p>	<p>113. <b>Přípomínka je neopodstatněná:</b> Monitoring je určen pro různé organizace a orgány statní správy, které disponují s nezbytnými daty k monitoringu.</p> <p>114. <b>Přípomínka je neopodstatněná:</b> Je absurdní požadovat po hodnocení koncepce vyhodnocení indikátorů, když data spravují různé organizace a orgány a ne zhotovitel SEA.</p> <p>115. <b>Přípomínka je neopodstatněná:</b> Je absurdní požadovat po hodnocení koncepce vyhodnocení indikátorů, když data spravují různé organizace a orgány a ne zhotovitel SEA.</p> <p>116. <b>Přípomínka je neopodstatněná:</b> Je absurdní požadovat po hodnocení koncepce vyhodnocení indikátorů, když data spravují různé organizace a orgány a ne zhotovitel SEA.</p> <p>117. <b>Přípomínka je neopodstatněná:</b> Požadované rozhodování v plochách a koridorech je rámcově stanoveno a je na podrobnější dokumentaci, jak požadavky budou zapracovány. EIA navazuje na předložené řešení.</p> <p>118. <b>Vypořádání připomínky:</b> Zmírňující a kompenzační opatření budou doplněny v upravem hodnocení SEA.</p>
--	---



<p>prostředí bylo provedeno separátně dle složek životního prostředí (zdraví obyvatel, voda, půda, příroda a krajina, biota). Intenzita nalezeného vlivu byla hodnocena ve stupnici jako: významný vliv, mírný vliv až zanedbatelný vliv.". Toto hodnocení nebylo pro zahrnutí dálnice D52 provedeno a pokud je někde uváděno hodnocení na stupnici - 2 ... O +2, pak je to hodnocení věcně nedoložené, což je naprosto nepřipustné. To musí být napraveno a celá SEA musí být přepracována.</p> <p>121. Na str. 55 dokumentu VVÚRÚ je v SEA v kapitole 12 tvrzeno, že „Vliv na veřejné zdraví bylo rámcově posuzováno s ohledem na imisní a hlukové zatížení.". Toto hodnocení nebylo pro zahrnutí dálnice D52 provedeno a pokud je někde uváděno hodnocení na stupnici - 2 ... O + 2, pak je to hodnocení věcně nedoložené, což je naprosto nepřipustné. To musí být napraveno a celá SEA musí být přepracována.</p> <p>122. Za situace, kdy je dokumentováno mimořádné množství pochybení v hodnocení SEA a hodnocení z hlediska NATURA 2000, není možno navázat na kapitulu „Závěr včetně závěrečného stanoviska" a celá SEA musí být přepracována, jakož i hodnocení NATURA 2000.</p> <p>123. Nelze souhlasit s „odporčovacím" stanoviskem SEA, a to ani pro variantu A, když i z hlediska NATURA 2000 nebylo hodnocení řádně provedeno a místo smysluplného závěru a návrhu zmírňujících a kompenzačních opatření je do závěrečné kap. 13 na straně 60 dokumentu VVÚRÚ je v SEA vložen text, který nenaplnuje požadavky na jednoznačné a srozumitelné hodnocení NATURA 2000 a je zde uvedeno k D52: „V případě návrhových koridorů souvisejících s dálnicí D52 se jedná o podobné, problematicky zmírnitelné negativní vlivy, tj. zábor a likvidace biotopů předmětu ochrany a další nárůst jejich rušení, ovšem ve větším měřítku a na méně významných lokalitách. I zde je jednoznačně nutné provést likvidaci stávajících dřevinných porostů mimo jarní období hnízdění ptáků, tj. minimálně mimo březen- červen, ideálně zcela mimo vegetační období. Navíc zde přistupuje významné riziko zvýšení střelil ptačích druhů s dopravními prostředky během výstavby a zejména provozu dálnice. Součástí realizačního projektu stavby v celém rozsahu (i mimo řešené území) by měly být opatření k předcházení a minimalizaci úhynů v důsledku kolizí. Možnosti takovýchto opatření je nutné zpracovat ve spolupráci s ornitology zabývajícími se touto problematice (ČSO, AOPK)."</p> <p>124. Nelze souhlasit s „odporčovacím" stanoviskem SEA na str. na straně 55 dokumentu VVÚRÚ, kde je „Z hlediska komplexního zhodnocení návrhu územního plánu Bavyry vzhledem k současnému a výhledovému stavu jednotlivých složek životního prostředí a s přihlédnutím ke všem souvisejícím skutečnostem, lze konstatovat, že návrh územního plánu Bavyry ve variantě A je akceptovatelný po uskutečnění následujících opatření: ...". To je úplně absurdní závěr. Cílem hodnocení SEA a závěrem má být návrh souhlasného nebo nesouhlasného stanoviska doloženého, že koncepce po realizaci nepřekročí zákonem dané limity zatížení území a obyvatelstva atd. Nic takového se nestalo a celé posuzování SEA bylo zcela zmařeno.</p> <p>125. Je nepravdivým tvrzení na str. 57 dokumentu VVÚRÚ, kde se pro hodnocení z hlediska NATURA tvrdí, že, „hodnocená koncepce ve variantě A nemá významný negativní vliv na celistvost a předměty ochrany</p>	<p>119. <b>Přípomínka je neopodstatněná:</b> Veřejné zdraví obyvatel je sledováno především ve vztahu k hygienickým limitům, které musí být dodrženy.</p> <p>120. <b>Vypořádání připomínky:</b> Hodnocení bylo provedeno i na koridor D52, bylo doplněno o veřejné zdraví. <b>Terminologie byla ve VVURÚ upřesněna.</b></p> <p>121. <b>Vypořádání připomínky:</b> ad. 120</p> <p>122. <b>Vypořádání připomínky:</b> V případě množství pochybení se jedná jen o spekulace, hodnocení SEA bude doplněno na základě požadavků dotčených orgánů a připomínek.</p> <p>123. <b>Vypořádání připomínky:</b> SEA a naturové hodnocení nevydávají stanovisko, pouze mají doporučující charakter pro orgány státní správy k vydání stanoviska.</p>
---	--

<p>PO Pálava" . Lze např. odkázat na výše doložené narušení celistvosti PO Pálava díky chybně vymezenému koridoru D52 a doprovodné komunikace 11/395, v možném rozsahu cca 15 ha.</p> <p>126. Nelze souhlasit se závěrem a návrhem zmírňujících a kompenzačních opatření ze strany 60 - 61 dokumentu VVÚRÚ, kde je v hodnocení NATURA 2000 je vložen text, který nenaplní požadavky na jednoznačné a srozumitelné hodnocení NATURA 2000 a je zde uvedeno k D52: „V případě návrhových koridorů souvisejících s dálnicí D52 se jedná o podobné, problematicky zmírnitelné negativní vlivy, tj . zábor a likvidace biotopů předměti ochrany a další nárůst jejich rušení, ovšem ve větším měřítku a na méně významných lokalitách. I zde je jednoznačně nutné provést likvidaci stávajících dřevinných porostů mimo jarní období hnízdění ptáků, tj . minimálně mimo březen-červen, ideálně zcela mimo vegetační období. Navíc zde přistupuje významné riziko zvýšení střetů, ptačích druhů s dopravními prostředky během výstavby a zejména provozu dálnice. Součástí realizačního projektu stavby v celém rozsahu (i mimo řešené území) by měly být opatření k předcházení a minimalizaci úhynů v důsledku kolizí. Možnosti takovýchto opatření je nutné zpracovat ve spolupráci s ornitology zabývajícími se touto problematice (ČSO, AOPK)."</p> <p>127. Je možné v podstatě souhlasit s obecným textem ze strany 70 dokumentu VVÚRÚ, kde je v hodnocení NATURA 2000 uvedeno „Vlivy koncepce ÚP Bavory na dotčenou PO spočívají v kladném či záporném působení návrhových ploch a koridorů, příp. Jiných dílčích součástí ÚPD na její předměty ochrany a celistvost. Vyhodnocení bylo prováděno ve smyslu, jak daná plocha s rozdílným způsobem využití může ovlivňovat předměty ochrany a celistvost PO. Možné vlivy jsou odvozovány od realizací budoucích záměrů v prostoru návrhových ploch s rozdílným způsobem využití. Jedná se tedy o vyhodnocení potenciálních vlivů, které vyplývají z navrhovaného způsobu využití ploch. Předpokládané přímé vlivy mohou působit bezprostředně na předměty ochrany PO, případně na její celistvost, nepřímé vlivy pak na ně mohou působit prostřednictvím změn složek životního prostředí v souvislosti s využíváním ploch (ovzduší, půda, voda, hluk, biota, krajinná struktura atd.). Rozlišení přímých a nepřímých vlivů nemusí být vždy jednoznačné. Důležitější z hlediska hodnocení je, zda k ovlivnění může dojít a Jak bude významné" . Tento přístup k hodnocení však nebyl dodržen a zejména hodnocení D52 na lokality soustavy NATURA 2000 není takto provedeno. Koridor transevropské dálnice D52, transevropského Baltsko-jadranského koridoru TEN-T, kdy vozidla kamionové dopravy pojedou v jednotkách metrů od hranice lokality PO Pálava, a to v délce cca 2700 jen v rámci správního území obce Bavory, je samo o sobě významným negativním vlivem a narušením celistvosti PO Pálava.</p> <p>128. Na str. 70 dokumentu VVÚRÚ je v hodnocení NATURA 2000 uvedeno „U konkrétních záměrů, u kterých existují pochybnosti o jejich možném ovlivnění lokalit soustavy Natura 2000, musí proběhnout podrobnější hodnocení v rámci procesu EIA. Týká se to především koridorů pro vedení dálnice D52 po hranici PO v trase silnice 1/52 (CPZ-D1, CPU-D1, D2, D3). a související technické infrastruktury (K-T01, K- T02). Výsledná míra negativního ovlivnění PO projektem rozporuplné dálnice bude nemálo záviset nejen na technickém řešení samotné stavby a úpravě okolních pozemků, ale i na způsobu výstavby a načasování jejich jednotlivých fází. Rovněž způsob a realizace opatření k eliminaci střetů s ptáky během provozu bude pro míru</p>	<p>124. <b>Vypořádání připomínky:</b> Závěr uvádí, že koncepce ÚP Bavory je akceptovatelná ve variantě A a stanovuje případná opatření.</p> <p>125. <b>Vypořádání připomínky:</b> ad. 104</p> <p>126. <b>Vypořádání připomínky:</b> ad. 104</p> <p>127. <b>Vypořádání připomínky:</b> ad. 104</p> <p>128. <b>Vypořádání připomínky:</b> ad. 104</p>
---	---

výsledného ovlivnění významné ". Toto dokládá, že posuzovatel z hlediska NATURA 2000 nepochopil, co je jeho úkolem, a to provedení řádného posouzení, a ne odkazování tohoto posouzení někam do budoucna. Posouzení z hlediska NATURA 2000 se tedy musí přepracovat.

129. Je správné, že posuzování z hlediska NATURA 2000 na str. 73 dokumentu VVÚRÚ uvedlo: „Rizikovými faktory pro populace některých předmětů ochrany zůstává výstavba a následný provoz problematické dálnice D52 a nově i snahy o změnu výšky nadřazení Střední nádrže a její manipulační řád.“, zásadním probléme však je, že po této počáteční identifikaci problému nenásledovalo ani řádné hodnocení ani stanovení zmírňujících a kompenzačních opatření. Proto se posuzování z hlediska NATURA 2000 musí opakovat. Toto posouzení je zásadní způsobem vadné i proto, že toto posouzení musí být i kvantitativní. Toto jednoznačně v rozsudku, kterým byly zrušeny ZÚR JMK v roce 2012, uvedl NSS v bodě 80: „Nejvyšší správní soud ovšem musel dát navrhovatelům plně zapravdu v tom, že ZÚR neobsahují žádné hodnocení kumulativních a synergických vlivů. Odpůrce setrval pouze u definice možných lokalit jejich výskytu, ale jejich posouzením (zhodnocením dopadů a závažnosti po stránce kvantitativní a kvalitativní) se vůbec nezabýval". Dále pak NSS uvedl „Svědék RNDr. L. K. potvrdil, že došlo pouze k identifikaci možných kumulativních vlivů, přičemž za vyhodnocení těchto vlivů považoval zakreslení těchto vlivů do výkresu č. 6. Označil-li svědek tento způsob hodnocení za primitivní, soud konstatuje, že ani takové kvality nebylo v projednávaném případě dosaženo, neboť se fakticky o žádné hodnocení nejedná. Přístup zpracovatele VÚRÚ a odpůrce k této otázce lze bez nadsázky označit za formalistický, zcela ignorující smysl zákonné úpravy".

130. Nelze souhlasit s hodnocením z hlediska NATURA 2000 na str. 80 dokumentu VVÚRÚ, kde je v hodnocení NATURA 2000 pro „Koridory dopravní infrastruktury - silniční (CPZ-DI, CPU-DI, CPU-D2, CPU-D3) " uvedeno „Jedná se o upravené a zvětšené návrhové koridory pro dálnici D52 trasované po hranici PO (původní byly vymezeny pro R52) a související technickou infrastrukturu, které zasahují i do potenciálně vhodných biotopů předmětů ochrany PO. Rovněž existuje možnost zvýšení rizika usmrcení v souvislosti s výstavbou i následným provozem problematické dopravní stavby. Na koncepční úrovni dílčího úseku záměru, který není v ÚPD nijak blíže specifikován, nelze jednoznačně předpokládat významně negativní ovlivnění místních populací předmětu ochrany PO. Adekvátní posouzení reálných vlivů záměru je však možné komplexně vyhodnotit v celém rozsahu až na úrovni projektové dokumentace dopravní stavby v rámci procesu EIA.“. Je absurdním tvrzením hodnotitele, který zvažuje významný negativní vliv a uvede, že jej nemůže zde stanovit, že by potřeboval, aby hodnocení proběhlo až v celém rozsahu D52 (tedy od Mikulova po Pohořelice?) . Přitom úsek minimálně 1600 m, kde lokalita PO Pálava hraničí po několika metrech od asfaltové plochy dálnice, se mu nezdá dost velký. Posuzovatel se zde zcela mýlí, neboť tento úsek je dostatečné (až příliš) dlouhý, aby bylo možno vyslovit hodnocení. Je přitom nepochybné, jak je doloženo výše, že zde díky chybně vymezenému koridoru D52 a doprovodné komunikace II/395 dochází k narušení celistvosti PO Pálava v ploše cca 15 ha. Na jedné straně posuzovatel na str. strany 70 dokumentu VVÚRÚ v hodnocení NATURA 2000 podrobně uvádí, co je nutno vnímat jako narušení celistvosti lokality NATURA 2000: „Vlivy koncepce Zm. ÚP Bavory na dotčenou PO spočívají v kladném či záporném působení návrhových ploch a koridorů, příp. jiných dílčích součástí ÚPD

129. Vypořádání připomínky: ad. 104

130. Vypořádání připomínky: ad. 104

na její předměty ochrany a celistvost. Vyhodnocení bylo prováděno ve smyslu, jak daná plocha s rozdílným způsobem využití může ovlivňovat předměty ochrany a celistvost PO. Možné vlivy jsou odvozovány od realizací budoucích záměrů v prostoru návrhových ploch s rozdílným způsobem využití. Jedná se tedy o vyhodnocení potenciálních vlivů, které vyplývají z navrhovaného způsobu využití ploch. Předpokládané přímé vlivy mohou působit bezprostředně na předměty ochrany PO, případně na její celistvost, nepřímé vlivy pak na ně mohou působit prostřednictvím změn složek životního prostředí v souvislosti s využíváním ploch (ovzduší, půda, voda, hluk, biota, krajinná struktura atd.). Rozlišení přímých a nepřímých vlivů nemusí být vždy jednoznačné. Důležitější z hlediska hodnocení je, zda k ovlivnění může dojít a jak bude významné", přitom a jiném místě není schopen vyslovit závěr o zvažovaném významném negativním vlivu. Tento vnitřní rozpor v hodnocení je zcela diskvalifikuje a činí nepoužitelným. Nelze proto ani souhlasit s hodnocením na str. 78 - 79, kde je uvedeno:

*Hodnocení vlivu koncepce „Územní plán Bavyry“ na soustavu Natura 2000*

označení	kód a funkční využití návrhové plochy či plochy přestavby /název koridoru, příp. územní rezervy	varianta	výměra (ha)	lokace na území PO Pálava nebo u její hranice ( )	pěnice vlaštka	strakapoud jižní	čuhýk obecný	celistvost PO Pálava
Z28	BV - bydlení venkovské	B	0,1349	PO	-1	-1	-1	-2
Z29	BV - bydlení venkovské	B	0,7480	PO	-1	-2	-1	-2
Název koridoru								
CPZ-D1	Koridor dopravní infrastruktury - silniční	A+B	29,1110	PO	-1	-1	-1	-1
CPU-D1	Koridor dopravní infrastruktury - silniční	A+B	0,3195	PO	0	0	0	-1
CPU-D2	Koridor dopravní infrastruktury - silniční	A+B	0,4085	PO	-1	0	-1	-1
CPU-D3	Koridor dopravní infrastruktury - silniční	A+B	0,8625	PO	0	0	-1	-1

Nelze souhlasit s tím, kdy plochy i některé poměrně malé plochy bydlení jsou hodnoceny stupněm -2" (významný negativní vliv) a vlivy z dálnice D52 generující i znečištění ovzduší mající zásadní vliv na biotopy v PO Pálava a jistě i na ptactvo jsou hodnoceny stupněm -1 (nesprávně označovaným jako „mírný negativní vliv“). To je absurdní.

131. Lze souhlasit s metodickým textem o „vyhodnocování vlivů koncepce na celistvost lokality" na str. 77, kde je uvedeno: „Celistvostí lokality rozumíme udržení její kvality z hlediska naplňování jejích ekologických funkcí ve vztahu k předmětu ochrany. Jde o schopnost ekosystémů nadále fungovat způsobem příznivým pro předměty ochrany z hlediska zachování, popř. zlepšení jejich stávajícího stavu. Z metodiky naturového

131. Vypořádání připomínky: ad. 104

hodnocení vyplývá, že je-li negativně ovlivněn předmět ochrany EVL či PO, je vždy negativně ovlivněna i jejich celistvost. Zároveň však platí, že celistvost EVL či PO může být negativně ovlivněna, ačkoliv nebyl jednoznačně vyhodnocen negativní vliv na některý z jejich předmětů ochrany. Obdobně to platí i pro vyhodnocení významnosti případného negativního vlivu. Z hlediska ovlivnění celistvosti lokalit soustavy Natura 2000 je bezesporu koncepcí potenciálně dotčena PO Pálava, na jejímž území se nachází naprostá většina návrhových ploch a koridorů. Jak již bylo výše uvedeno a zdůvodněno, některá nevhodná opatření koncepce ÚP Bavory by mohly negativně ovlivnit celistvost PO." Nelze ale souhlasit, jak tato metodika je aplikována na vliv dálnice 052. Tedy je zde jasná nekonzistence s hodnocením z str. 78:

*Hodnocení vlivu koncepce „Územní plán Bavory“ na soustavu Natura 2000*

Díleč součást koncepce	Komentář k vlivu na lokality soustavy Natura 2000	Hod.	
		A	B
<b>I.D. KONCEPCE VEŘEJNÉ INFRASTRUKTURY (včetně podmínek pro její umístění, vymezení ploch a koridorů pro veřejnou infrastrukturu, včetně stanovení podmínek pro jejich využití)</b>			
I.D.1. Doprava, plochy a koridory pro dopravní infrastrukturu	upravené a zvětšené koridory pro dálnici D52 (původní pro R52) a související technickou infrastrukturu zasahují i do potenciálně vhodných biotopů předmětů ochrany, rovněž zvýšení rizika usmrcení během výstavby a provozu; shodně v obou variantách	-1	-1
I.D.2. Technická infrastruktura, plochy a koridory pro technickou infrastrukturu	bez identifikovatelného vlivu	0	0

132. Na str. 84 dokumentu VVÚRÚ, tj. v hodnocení NATURA 2000 je uvedeno: „Z aktuálních, konkrétních záměrů je z hlediska očekávaných vlivů jednoznačně nejproblematičtější plánovaná výstavba dálnice D52, schvalovaná jako rychlostní komunikace R52. V rámci procesu EIA bylo k záměru ve var. Ix vydáno souhlasné stanovisko MŽP v roce 2005 (č. j.: 4061/0PVU05) a následně závazné stanovisko k ověření souladu v roce 2016 (č. j.: 19817/ENV I 16). Jejich součástí je celkem pět „podmínek souhlasného stanoviska z hlediska vlivů na lokality soustavy Natura 2000“, z nichž jsou pro PO Pálava relevantní v podstatě jen dvě: 2. a 4. - ztráty či poškození vzrostlé rozptýlené zeleně (biotop strakapouda jižního) a vysokých křovin (biotop pěnice vlašské) ve volné krajině PO kompenzovat náhradními výsadbami místně původními druhy stromů, resp. keřů. Přestože nebyly řešeny další možné vlivy (např. nevhodné načasování výstavby či střety během provozu apod.) byl u záměru vyloučen významný negativní vliv.“ Je odtud zřejmé, že významný

	<p>negativní vliv byl vyloučen bez posouzení všech vlivů. To je zásadním pochybením.</p> <p>133. Na str. 84 dokumentu VVÚRÚ, tj. v hodnocení NATURA 2000 je uvedeno „Hlavním důvodem je, že hodnocená koncepce vytváří podmínky pro další intenzifikaci využívání území (doprava, zástavba, rekreace), která je provázána nárůstem negativních vlivů na řešené území, potažmo PO Pálava (např. zábor biotopů či změna jejich využívání, emise, hluková zátěž, rušení apod.)." Tento text ne úplně zapadá do okolního textu, nicméně identifikuje zásadní problémy, které nebyly v hodnocení z hlediska NATURA 2000 důsledně posouzeny.</p> <p>134. Posouzení z hlediska NATURA 2000 je nepřijatelné i proto, že žádným způsobem neocetňuje zdroje negativních vlivů, zde dálnici D52. K tomu, aby bylo možné provést smysluplné posouzení a predikovat stav po realizaci D52 – realizaci transevropského Baltsko-jadranského koridoru - by musel posuzovatel znát minimálně dva typy parametrů, a to intenzitu dopravy a složení dopravního proudu v rozložení dle typů vozidel a dle rozdělení den/večer/noc. Nic takového posuzovatel nedoložil, a proto jeho posouzení vlastně vůbec nehodnotí vliv dálnice D52. Hodnocení je tedy zcela nedostatečné. Hodnocení z hlediska NATURA 2000 se musí jako celek přepracovat.</p> <p>135. Posouzení z hlediska NATURA 2000 je nepřijatelné i proto, že specificky pro ptačí oblast nijak nehodnotí světelný smog a vliv na ptactvo ve večerní a noční době. I zde by posuzovatel musel použít informace o predikované dopravě, ale nic takového ani nezmínil. Hodnocení z hlediska NATURA 2000 se musí jako celek přepracovat.</p> <p>136. Nebylo posouzeno, že v ptačích oblastech nejsou chráněni jen ptáci, ale i prostředí, kde žijí, tj. včetně prioritních biotopů. Specificky lze uvést: Ptačí oblast Pálava, vyhlášená nařízením vlády č. 682/2004 Sb. v níž se nachází mimo jiné stanoviště 91E0* - Smíšené jasanovo-olšové lužní lesy temperátní a boreální Evropy (Alno-Padion, Alnion incanae, Salicion albae) a stanoviště 91G0* - Panonské dubohabřiny * prioritní typ evropského stanoviště. Jelikož se ve všech uvedených případech jedná o stanoviště označené symbolem, "*", jde nepochybně o prioritní typy stanovišť. V PO je i řada dalších prioritních stanovišť (9110*, 9180*, 6250*, 6240*, 6210*, ..) Posouzení z hlediska NATURA 2000 je tedy zásadním způsobem neúplné. Navíc nebylo možné ani z tohoto pohledu pominout posouzení z hlediska NATURA 2000 pro vliv z dálnice D52.</p>	<p>132. <b>Vypořádání připomínky:</b> ad. 104</p> <p>133. <b>Vypořádání připomínky:</b> ad. 104</p> <p>134. <b>Vypořádání připomínky:</b> ad. 104</p> <p>135. <b>Vypořádání připomínky:</b> ad. 104</p> <p>136. <b>Vypořádání připomínky:</b> ad. 104</p>
--	---	---

<p>13. 13.11.2020 MUMI 20048026</p>	<p><b>Lubomír a Andrea Kopřivovi, Hlavní 109, 691 85 Dolní Dunajovice</b></p> <p><b>Věc: Připomínky k návrhu ÚP Bavory a jeho vyhodnocení vlivů</b></p> <p>Městský úřad Mikulov vyhláškou č.j. MUNI 19025847 oznámil dne 29.9.2020 na úřední desce města Mikulov projednávání návrhu územního plánu obce Bavory dle § 50 odst. 3 stavebního zákona. Lhůta na podání je tedy do 13. 11. 2020.</p> <p><b>Podáváme ve lhůtě následující připomínky k návrhu ÚP Bavory:</b></p> <p>1. Pokud má návrh ÚP Bavory reagovat na vydané ZÚR JMK, pak je nevyhnutelné reagovat přesně na jejich obsah. Tedy v daném případě nelze prostě jen provést textové změny v navrhovaném znění ÚP Bavory, ale je nutné přesně ocitovat a pro zahrnutí do ÚP uvážit tu část ZÚR JMK, která je pro správní území obce Bavory relevantní. Pro záměr DS04 „D52 Pohořelice - Mikulov - hranice ČR I Rakousko“ je v bodě (82) výroku ZÚR JMK uvedeno, že se jedná o koridor šířky 200 m, včetně doprovodné komunikace. To znamená, že ÚP Bavory měl dle stavebního zákona za úkol zvážit upřesnění obou těchto záměrů, tedy jak koridoru D52, tak koridoru doprovodné komunikace. Odůvodnění vydaných ZÚR JMK na str. 172 dokládá podrobněji záměr doprovodné komunikace, kdy uvádí kritéria podmínky a jasně definuje: „obsluha území zajištěna doprovodnou komunikací 11/395 v celé délce“.</p> <p>Přitom na str. 150 téhož dokumentu se uvádí, že se jedná o „II/395 Pohořelice - Mikulov“. V návrhu ÚP Bavory tedy měl být zpřesněn a prověřen nový republikový záměr dálnice D52 a současně nový nadmístní záměr doprovodné komunikace 11/395. To se však nestačí, čímž došlo k vážné právní vadě a bez její nápravy a nového veřejného projednání (resp. nového projednání od úrovně zadání návrhu ÚP Bavory) nelze v řízení o návrhu ÚP Bavory pokračovat.</p> <p>2. Je nepřipustné, že občanům není jasně objasněn dopravní význam komunikace D52, který dle ZÚR JMK má být realizací transevropského Baltsko-jadranského silničního koridoru TEN-T se všemi s tím spojenými negativními vlivy. Toto musí být napraveno. Vzhledem k tomu, že D52 ve funkci transevropského Baltsko-jadranského silničního koridoru TEN-T, jak je vymezena v ZÚR JMK, je určena pro dálkovou / transevropskou dopravu, tedy i dopravu kamionovou, bylo naprosto nutné v územním plánování pro obec Bavory toto vyhodnocovat s plným přiznáním očekávaných intenzit dopravy a s plným přiznáním složení dopravního proudu, tedy včetně dopravy těžké nákladní a jejího rozložení do 24 hodin dne (zejména dopadu na dobu noční). V celé zveřejněné dokumentaci k návrhu ÚP Bavory nelze nalézt tyto zásadní informace a občané jsou takto uváděni v omyl. Přitom z oficiálních zdrojů, celostátních sčítání dopravy na hraničním přechodu Mikulov / Drasenhofen z let 2010 a 2016 je známo, že intenzita těžké nákladní dopravy jen za těchto 6 let narostla na 220 %, Toto je nepochybně klíčový vstupní parametr pro územní plánování a jeho zamlčení je významnou vadou a musí to být napraveno.</p> <p>3. Při zpřesňování koridoru D52 oproti ZÚR JMK je nutné ověřit, zda jsou naplněny cíle územního</p>	<p><b>Připomínky podatele pod č. 13 / jednotlivé dílčí x:</b></p> <p>1. <b>Připomínka je neopodstatněná:</b> Koridor zpřesněný v ÚP Bavory je určen jak pro stavbu hlavní – dálnice D52 – tak i pro stavby vedlejší (související), mimo jiné i pro tzv. „doprovodnou komunikaci“. Tato komunikace se těsně přimyká k dálnici D52 a není proto účelné pro ni vymezovat samostatný koridor. V kap. I.D.1 je ostatně v podmínkách využití koridoru CPZ-D1 uvedeno, cit.: „Účel koridoru: koridor je určen pro umístění dálnice II. třídy D52 a silnice II. třídy. Koridor je vymezen nejen pro umístění stavby hlavní (D52), ale i doprovodné komunikace, dopravního zařízení a dopravního vybavení, ale i staveb vedlejších (souvisejících), jako například přeložek sítí technické infrastruktury, přeložek vodotečí a přeložek silnic III. třídy a místních a účelových komunikací, ekodukty...“</p> <p>2. <b>Připomínka je neopodstatněná:</b> Dopravní význam dálnice D52 je podrobně popsán v odůvodnění, v kap. II.14.2. „Silniční doprava“. Posouzení negativních vlivů dopravy bylo provedeno v SEA vyhodnocení k ZÚR JmK i v SEA k územnímu plánu.</p> <p>3. <b>Připomínka je neopodstatněná:</b> Koridor je zpřesněn na katastrální mapu v proměnlivé šířce, převážně 200 m, s místním rozšířením v místě křižovatek a souvisejících staveb. Jedná se o tzv.</p>
---	---	--

plánování. Podle ust. § 18 odst. I stavebního zákona „cílení územního plánování je vytvářet předpoklady pro výstavbu". Zde se ale velmi jednoduše zjistí, že koridor o šíři pouhých 200 m, na kterou odkazují jak ZÚR JMK, tak návrh ÚP Bavory nemůže vytvořit předpoklady pro výstavbu, neb tento koridor je nedostatečně široký. Není reálné pro takto chybně dimenzovaný koridor vést územní řízení a v něm D52 umístit. Koridor v ÚP nesmí vybočit z koridoru v ZÚR. Přitom plocha pro umístění záměru komunikace nesmí vybočit z plochy koridoru v ÚP. V územním řízení je přitom zákonem stanovena povinnost vymezení nejen stavbu hlavní, tedy těleso dálnice, ale i plochu ochranného silničního pásma, která je definována v ust. § 30 zákona o pozemních komunikacích a pro dálnici je definována takto: Silničním ochranným pásmem se pro účely tohoto zákona rozumí prostor ... ve vzdálenosti 100 m od osy přilehlého jízdního pásu dálnice. Tedy pro plochu pro územní rozhodnutí pro umístění dálnice je zapotřebí, aby již v ZÚR byl vymezen pás území o šířce podstatně větší než 2 x 100 m. Tedy záměr pro D52 nelze v souladu s právem do ÚP Bavory zahrnout, neb záměr je už v ZÚR JMK vymezen chybně, a toto nelze v ÚP Bavory, resp. ve ÚP Bavory, napravit.

4. V ÚP Bavory vymezené plochy CPU-D1, CPU-D2 a CPU-D3 jsou označena zcela zavádějícím způsobem, neb se nejedná o součásti dálnice, ale o místní komunikace. Tyto místní komunikace nebudou nikdy napojeny na dálniční komunikaci, ale mohou být napojeny jen na doprovodnou komunikaci „JJ/395 Pohofe /ice - Mikulov", tato ale není v návrhu ÚP Bavory vymezena. Je zde tedy zásadní rozpor a ten musí být vyřešen.

5. Odkazování na metodické doporučení MMR, jak je činěno na str. 73 odůvodnění návrhu ÚP Bavory je vzhledem k výše uvedené připomínce zcela nepřiléhavé.

6. Obecně lze zdůraznit, že metodické doporučení MMR, na které je odkazováno na str. 73 - 74 odůvodnění návrhu ÚP Bavory je v rozporu s právními předpisy, a tedy nelze na něj nikdy odkazovat. Jakékoliv záměry „souvisejících staveb" k dálnici 052 a doprovodné komunikaci 11/395 umístěné mimo koridor dle ZÚR JMK nemohou být vymežovány mimo koridor dle ZÚR neboť jejich vymezením v ÚP Bavory vznikají omezení ústavou chráněných vlastnických práv, a tato lze omezit pouze zákonem a nikdy nějakým metodickým předpisem.

„prověřený koridor“, ke kterému oprávněný investor (ŘSD ČR) poskytl aktuální projektovou dokumentaci („D52 5206 Perná-st. hranice ČR / Rakousko, 5206.4 Nové Mlýny-Bavory“, DÚR, HBH projekt, 11/2018 a „Dálnice D52, stavba 5206.3 Bavory – silnice II/414 v k.ú. Bavory, Horní Věstonice, Mikulov na Moravě, Mušov, Perná“, PK Ossendorf, 2018). Obavy, že šířka koridoru bude nedostatečná pro umístění „doprovodné komunikace“, jsou liché.

4. **Připomínka je neopodstatněná:** Vymezení i označení koridorů CPU-D1, CPU-D2 a CPU-D3 (nyní nově CPU.DS04-1, CPU.DS04-2, CPU.DS04-3) je řešeno v souladu s metodickými pokyny MMR, a to „Vymezení koridorů veřejné dopravní a technické infrastruktury v územním plánu“. Metodický pokyn mimo jiné uvádí: „Upřesněný koridor v územním plánu je koridor ze ZÚR nebo ÚRP, jehož hranice jsou v ÚP upřesněny (rozsah zmenšen) na základě katastrální mapy, zohlednění limitů využití území, prověření podrobnější dokumentací (viz prověřený koridor) a dalších informací, které dosud nebyly známy, nebyly k dispozici při pořízení ÚRP / ZÚR nebo byly pod úrovní podrobnosti ÚRP / ZÚR. Upřesnění vymezuje koridor pro budoucí umístění optimální trasy liniové stavby, pokud možno včetně vedlejších (souvisejících) staveb, se zohledněním zejména přírodních a civilizačních hodnot v území, ale také dopravních, technických a ekonomických hledisek připravovaného záměru. Princip přebírání a upřesňování koridoru se uplatňuje hierarchicky, tzn. z nadřazené ÚPD se převezme koridor do ÚP a tam se upřesní, nikoliv naopak. Koridory nejsou po upřesnění v ÚP následně v ZÚR, resp. ÚRP upravovány.“



<p>7. Popis účelu ploch CPU-D1, CPU-D2 a CPU-D3, jak je uvedeno ve výroku na str. 15, je sporný. Část ploch je vlastněna soukromými subjekty a vzhledem k nemožnosti vymezit tyto plochy jako součást D52, nejedná o vyvlastnitelnou plochu, tedy i z tohoto pohledu je jejich vymezení tak jak je provedeno v návrhu ÚB Bavory nepřijatelné.</p> <p>8. Je také nepřijatelné v ÚP Bavory jakékoliv stavby související k D52 odkazovat na ZÚR JMK, neboť díky vymezení koridoru D52 v ZÚR JMK, že zde budou stavby související, byla do ZÚR JMK vložena až po veřejném projednání v roce 2016. To je veřejně neprojednaná změna ZÚR JMK a nebylo to napraveno ani v I. Aktualizaci ZÚR JMK z roku 2020.</p> <p>9. Koridory CPU-D1, CPU-D2 a CPU-D3 by zde nemohly dokonce být vymezeny ani, kdyby ZÚR JMK obsahovala pro tyto koridory územní rezervy, neboť i územní rezervy v ZÚR musí ze zákona, dle § 36 odst. I věta pátá stavebního zákona, která zní „Změnit územní rezervu na plochu nebo koridor umožňující stanovené využití lze jen na základě aktualizace zásad územního rozvoje“ řešeno pouze Aktualizací ZÚR JMK. Tím spíše musí být koridor D52 měněn pouze v místech, kde ani územní rezerva není, pouze Aktualizací ZÚR JMK.</p> <p>10. Koridor pro 052 a pro komunikaci 11/395 je chybně v ZÚR JMK vymezen v prostoru areálu vlastněném „Mikros-vín, Mikulov, kom.spol.“. Je zjevné, že v tomto prostoru nelze současně umístit dálnici 052 a komunikaci 11/395.</p> <p>11. Zásadní problém s pořizováním ÚP Bavory je možné spatřovat v tom, že obsahuje dvě alternativy, A a B, a přitom jedna z alternativ není plně zpracována. Tento postup stavební zákon nezná. Tyto alternativy nevznikly z vůle zastupitelstva, které v zadání změny žádné takové „variantní“ zpracování nepožadovalo. Zpracovatel nemůže tedy dávat veřejnosti „vybrat“ z neúplně zpracovaných alternativ. Zpracovatel se musí jednoznačně vyjádřit, zda některé dílčí změny jsou nepřijatelné a pak je po vyloučení díky hodnocení SEA, včetně hodnocení NATURA 2000, prostě nemůže navrhnout. Jakési naznačování, že některá dílčí změna by snad měla „šanci“ je nepochybně nepřijatelné.</p> <p>12. Ve zveřejněné dokumentaci schází jméno pověřeného zastupitele a odkaz na usnesení zastupitelstva obce, kterým byl dotýčný pověřen.</p> <p>13. Na str. 5 odůvodnění je odkaz na posouzení záměru územního plánu Bavory a vydání stanoviska AOPK ve smyslu § 45i odst. I ZOPK. Toto stanovisko je zjevně neúplné, neboť neobsahuje posouzení záměru dílčí změny, která má zpřesnit koridor D52 na území obce. Z tohoto hlediska je neúplně stanovisko neplatné a musí být vydáno stanovisko nové. U koridoru 052 je zde přitom nepochybně významné ovlivnění lokalit systému NATURA 2000.</p> <p>14. Koridor D52 dle ZÚR JMK se svým ochranným silničním pásmem o šíři 100 m nepochybně narušuje</p>	<p>5. <b>Přípomínka je neopodstatněná:</b> Z připomínky není zřejmé, proč by se vymezení koridorů v ÚP Bavory nemělo řídit platnými metodickými pokyny.</p> <p>6. <b>Přípomínka je neopodstatněná:</b> Nelze souhlasit s názorem, že metodické doporučení MMR je v rozporu s právními předpisy.</p> <p>7. <b>Přípomínka je neopodstatněná:</b> Vymezení veřejně prospěšných staveb je v ÚP Bavory řešeno podle platné metodiky. Viz výše.</p> <p>8. <b>Přípomínka je neopodstatněná</b> Přípomínka se netýká ÚP Bavory, ale platných ZÚR kraje.</p> <p>9. <b>Přípomínka je neopodstatněná:</b> Odůvodnění je obsaženo v kap. II.14.2.</p> <p>10. <b>Přípomínka je neopodstatněná:</b> Pro zpřesnění koridoru byla využita projektová dokumentace „D52 5206 Perná-st.hranice ČR / Rakousko, 5206.4 Nové Mlýny-Bavory“, DÚR, HBH projekt, 11/2018 a „Dálnice D52, stavba 5206.3 Bavory – silnice II/414 v k.ú. Bavory, Horní Věstonice, Mikulov na Moravě, Mušov, Perná“, PK Ossendorf, 2018.</p> <p>11. <b>Přípomínka je neopodstatněná:</b> Obě alternativy jsou zpracovány v potřebné podrobnosti. Že je některá alternativa, či některé dílčí záměry vhodnější („schůdnější“) a jiné méně vhodné či problematické vyplývá z posouzení, které je projektant pochopitelně povinen provést. Postupováno bylo podle §19 odst. 1 písm. c) starého stavebního zákona.</p> <p>12. <b>Přípomínka je neopodstatněná:</b> Tvrzení není</p>
--	--

<p>celistvost PO Pálava, která byla vyhlášena nařízením vlády č. 682/2004 Sb. ze dne 8. prosince 2004. V tomto nařízení vlády, v jeho příloze č. 1 je uvedeno „Územnívymezení a popis hranice Ptačí oblasti Pálava“, kde je stanoveno, že „Odtud pokračuje severozápadním směrem po ulici Brněnské až po její vyústění na silnici J/52 Mikulov - Brno. Dále pokračuje hranice oblasti po východnímokraji této silnice směrem severozápadním až severním ke dvoru Spálená Hospoda, kde přechází na východní okraj silnice č. JJ/ 4 20 odbočující směrem severovýchodním přes Horní Věstonice do Dolních Věstonic". Hranice pak dle nařízení vlády přesně vede po hraně silničního pomocného pozemku, tedy velmi těsně vedle vyasfaltované plochy. Toto vše jasně ve spojení se ZÚR JMK dokládá, že zde vymezený koridor o šíři 200 m jak pro D52, tak i zmatečně i pro její doprovodnou komunikaci, silnici IV395 nevyhnutelně zasahuje významně do lokality systému NATURA 2000 a tím významným způsobem narušuje její celistvost, což je nepřipustné. V ZÚR JMK i v předmětném návrhu ÚP Bavory toto bylo nesprávně pomínuto. Na správním území obce Bavory se jedná o pás území délky přes 1600 m, tj. plochu cca 15 ha z lokality systému NATURA 2000.</p> <p>15. Výše uvedený zásah do lokality systému NATURA 2000 není řádně ani reflektován v záborech půdy v odůvodnění ÚP Bavory.</p> <p>16. Není dodržen ZOPK, který primárně požaduje, aby bylo hledáno řešení zcela mimo lokality systému NATURA 2000. Protože toto nebylo ani v ZÚR JMK, ani v ÚP Bavory provedeno, jedná se o rozpor s právními předpisy ČR i EU.</p> <p>17. Na str. 6 odůvodnění a dále v textu je používána nesprávná terminologie , která je nejen v rozporu se zákonnými předpisy, ale také zjevně banalizuje hodnocení. V zákoně neexistuje termín „mírný vliv“, pouze termín „negativní vliv“ a ten je prvním stupněm při zjištění negativních vlivů a druhým stupněm významnosti je pak „významný negativní vliv“. Celé odůvodnění návrhu ÚP Bavory a celé posouzení SEA i jeho část pro NATURA 2000 musí být opraveny a smí se používat pouze a výlučně terminologie daná právními předpisy.</p> <p>18. Na str. 20 Odůvodnění je odkazováno jako na východisko pro pořizování ÚP Bavory s tvrzením „řešení nevyhovujícího dopravního propojení Brna s jižní a jihozápadní částí kraje - ÚP Bavory zpřesňuje koridor pro D52 ...“. Toto je nesprávné východisko, protože spojení Brna s jižní částí kraje, Mikulovskem, je nadstandardní, a to nedávno vybudovanou silnicí I. třídy 1/52. Relativně řídké osídlené Mikulovsko má takto vybudováno dostatečně kapacitní spojení s Brnem, a pokud do této oblasti nebude nesprávně zavlékána dálková tranzitní doprava, pak silnice 1/52 Mikulov - Pohořelice má vysokou rezervu ve své kapacitě. Zjevně zpracovatel ÚAP pochybil s touto formulací, neb se zde jedná o něco zcela jiného než o „spojení Brna s jižní částí kraje“, ale záměr transevropského silničního Baltsko-jadranského koridoru, na který odkazuje ZÚR JMK.</p> <p>19. Vymezení silničního Baltsko-jadranského koridoru je však navíc úplně jiná věc a vymezení tohoto koridoru je stále otevřenou záležitostí, neb nebyl naplněn rozsudek Nejvyššího správního soudu (NSS) ze dne</p>	<p>pravdivé. Obojí je uvedeno v kap. II.1. Odůvodnění.</p> <p>13. <b>Přípomínka je neopodstatněná:</b> Zpřesnění koridoru obsaženého v nadřazené dokumentaci kraje vyplývá ze stavebního zákona. Stanovisko je v pořádku a není třeba vydávat nové. Koridor D52 byl posouzen v rámci pořízení ZÚR JMK.</p> <p>14. <b>Přípomínka je neopodstatněná:</b> Předmětem projednání nejsou ZÚR JMK, ale ÚP Bavory.</p> <p>15. <b>Přípomínka je neopodstatněná:</b> Zábory ZPF jsou řádně vyhodnoceny v odůvodnění změny územního plánu.</p> <p>16. <b>Přípomínka je neopodstatněná:</b> Přípomínka se netýká ÚP Bavory, ale platných ZÚR kraje.</p> <p>17. <b>Přípomínka je neopodstatněná:</b> Metodika uvádí termíny – významný negativní vliv, mírně negativní vliv, nulový vliv atd. Viz Postup posuzování koncepcí a záměrů na evropsky významné lokality a ptačí oblasti, metodický pokyn MŽP. Terminologie pro vyhodnocení vlivu na životní prostředí není dána žádným zákonným předpisem, pojmy jsou vysvětleny v textu.</p> <p>18. <b>Přípomínka je neopodstatněná:</b> Přípomínka se netýká ÚP Bavory, ale platných ZÚR kraje. Povinnost zpřesnění koridoru obsaženého v nadřazené dokumentaci kraje vyplývá ze stavebního zákona.</p> <p>19. <b>Přípomínka je neopodstatněná:</b> Přípomínka se netýká ÚP Bavory, ale platných ZÚR kraje.</p>
---	--

20. 4. 2011, č.j. 6 Ao 2/2011 - 27, kterým byl zrušen koridor R52 přes správní území obce Perná a kde bylo soudem poukázáno na neprovedení posouzení variant spojení Brna a Vídně (tj. okolo Mikulova nebo okolo Břeclavi). Soud uvedl: „Výhrada stěžovatele k nezákonnosti vymezení rychlostní silnice R52 v územním plánu Obce Perná z hlediska předpisů o posuzování vlivů na životní prostředí pak potvrdila to, že nezbytnou podmínkou zákonného vymezení koridoru a trasy rychlostní silnice R52 je řádné posouzení všech variant silničního spojení Brna a Vídně v rámci posouzení vlivů těchto koncepcí podle § 10a zákona o posouzení vlivů na životní prostředí a ve vztahu k potenciálním zásahům do území Natura 2000. Takovéto posouzení variant však není možné na území jediné obce, ale musí být činěno ohledně umístění silnice jako takové, což je možno jen v rámci vyššího stupně územně plánovací dokumentace, tedy zásad územního rozvoje.“ Toto doposud nebylo provedeno, protože JMK v ZÚR JMK z roku 2011, které byly zrušeny rozsudkem NSS v roce 2012, nevymezil koridor D55 v prostoru okolo Břeclavi a v ZÚR JMK z roku 2016 se pořizovatel ZÚR JMK nesprávně zaštil tvrzením, že silnice 1/55 v oblasti okolo Břeclavi není nadmístním záměrem a nezahrnul ji do ZÚR JMK. Přitom však pouhých pár týdnů po vydání ZÚR JMK z roku 2016 proběhlo veřejné projednání nového ÚP města Břeclav, kde tato komunikace byla v procesu dozorovaném krajem vedena jako nadmístní a jako taková zahrnutá do ÚP města Břeclav na základě výjimky dle § 43 stavebního zákona.

20. Navíc trasování transevropského Baltsko-jadranského koridoru TEN-T jak přes oblast Mikulovska, tak přes brněnskou aglomeraci naráží na zásadní právní problém, a to jak z hlediska lokalit systému NATURA 2000 v jižní části JMK, tak z hlediska překračování imisních a hlukových limitů, kdy tyto jsou již dlouhodobě překračovány v brněnské aglomeraci. Tím není zajištěno splnění základních cílů pro územní plánování dle § 18 odst. 1, kde se požaduje, aby územní plánování vytvářelo předpoklady pro výstavbu, tj. aby byly do územně plánovací dokumentace zahrnovány jen takové záměry, kde je předpoklad jejich realizace. To však za stávající situace pro záměr D52 jako trasování transevropského Baltsko-jadranského koridoru TEN-T nenastává, a tedy je zde rozpor se zákonem. Tento rozpor dopadá nejen na ZÚR JMK a pořizování ÚAP orgánem územního plánování v ORP, ale i zpracovatele ÚP obcí.

21. Na str. 24 návrhu ÚP Mikulov se uvádí: „V řešeném území jsou evidována potenciální sesuvná území. Jde převážně o sesuvy dočasně uklidněné. U silnice 1/52 je jeden sesuv aktivní.“ Za této situace zde nebylo možné vymezit koridor pro D52 a koridor pro komunikaci 11/395, a to ani v ZÚR JMK. Už vůbec není možné tento fakt ignorovat v ÚP Bavor. Jak může dopadnout ignorování sesuvných území, dokazuje kauza dálnice D8, kde ve fázi územního plánování byla také ignorována existence sesuvného území, škody jdou do miliard a do dnešního dne není garantováno, že dálnice D8 bude moci být dlouhodobě bezpečně provozována. Odpovědnost za ignorování sesuvných území dopadá i na zpracovatele územně plánovacích dokumentací. Tato připomínka je na tomto místě zcela zásadním upozorněním na odpovědnost projektanta a bude-li ÚP Bavor v této podobě schválen, je nepochybné, že je to bod k řešení příslušnými orgány včetně soudu.

22. Na str. 79 odůvodnění návrhu ÚP Bavor se konstatuje „Vedení linek a umístění zastávek je v území dlouhodobě stabilizováno. v souvislosti s realizací dálnice D52 se předpokládá přesunutí zastávky umístěné u

**20. Připomínka je neopodstatněná:** Připomínka se netýká ÚP Bavor, ale platných ZÚR kraje.

**21. Připomínka je neopodstatněná:** V trase koridoru pro D52 nejsou v k.ú. Bavor evidovány žádné sesuvy. Při realizaci doprovodných staveb může být dotčeno jedna oblast sesuvného území v k.ú. Bavor, toto však přináležejí k řešení v navazujících řízení pro podmínky realizace stavby. Připomínka je bezpředmětná.

**22. Připomínka je neopodstatněná:** Tvrzení se nezakládá na pravdě. Viz ad. 1)

<p>silnice 1/52 k tzv. „doprovodné“ komunikaci, což ale nebude mít významný vliv na docházkové vzdálenosti.“ Toto je nepřijatelné, protože doprovodná komunikace dle ZÚR JMK nemá v návrhu ÚP Bavyry vymezen koridor.</p> <p>23. Na str. 89 odůvodnění návrhu ÚP Bavyry se konstatuje „Přes řešené území, v souběhu se silnicí 1/52, vede VTL plynovod DNI 50 PN40 společnosti RWE GasNet, s.r.o. Z něj je napojena VTL přípojka DNI 50 PN40 k regulační stanici 1200m3/hod pro sušičku. Trasy těchto plynovodů jsou stabilizovány.“ Tyto plynovody však nejsou u v hlavním výkrese k návrhu ÚP Bavyry zaneseny a není tedy ani vyjasněn jejich střet s koridory D52 a 11/395. Toto musí být napraveno a tento střet musí být posouzen ze všech hledisek, tedy i včetně ochranných pásem a z hlediska bezpečnosti pro dopravu na D52 a na 11/395 posouzen i v SEA k návrhu ÚP Bavyry.</p> <p>24. Na str. 29 odůvodnění návrhu ÚP Bavyry se konstatuje „V případě návrhových koridorů souvisejících s dálnicí D52 se jedná o podobné, problematicky zmírnitelné negativní vlivy, tj. zábor a likvidace biotopů předmětů ochrany a další nárůst jejich rušení, ovšem ve větším měřítku a na méně významných lokalitách. I zde je jednoznačně nutné provést likvidaci stávajících dřevinných porostů mimo jarní období hnízdění ptáků, tj. minimálně mimo březen-červen, ideálně zcela mimo vegetační období. Navíc zde přistupuje významné riziko zvýšení střetů ptáčích druhů s dopravními prostředky během výstavby a zejména provozu dálnice. Součástí realizačního projektu stavby v celém rozsahu (i mimo řešené území) by měly být opatření k předcházení a minimalizaci úhynů v důsledku kolizí. Možnosti takovýchto opatření je nutné zpracovat ve spolupráci s ornitology zabývajícími se touto problematikou (ČSO, AOPK). CPZ-DI - koridor dopravní infrastruktury - silniční.“ Tento popis problému jasně dokládá nedořešení předmětných střetů, a to i lokalitou chráněnou na základě evropské legislativy pro území pod ochranou NATURA 2000. Toto dokumentuje nemožnost vymezení dálnice D52 a souběžné „doprovodné komunikace“ 11/385 v daném území.</p> <p>25. Na str. 48 odůvodnění návrhu ÚP Bavyry se konstatuje „Do veřejně prospěšných staveb se přitom zahrnují i související stavby k dálnici D52 (tedy stavby vedlejší ve smyslu § 2 odst. 9 stavebního zákona), které zasahují podle projektové dokumentace „D52 5206 Perná-st.hranice ČR I Rakousko, 5206.4 Nové Mlýny-Bavyry“, DÚR, HBH projekt, I 1 / 2018“ a „Dálnice D52, stavba 5206.3 Bavyry - silnice II/414 v k.ú. Bavyry, Horní Věstonice, Mikulov na Moravě. Mušov, Perná, PK Ossendorf, 2018“ mimo koridor vymezený v ZÚR kraje.“ Tento postup je v rozporu s právními předpisy, a to z řady důvodů. Součástí dálnice D52, tedy ani její související stavby, mimo koridor dle ZÚR kraje, nelze bez dalšího vymezovat v návazných ÚP obcí. Vlastnické právo je právem ústavním a jeho omezení nelze provádět jinak než striktně dle zákona. Nelze tedy uplatnit podzákonný dokument jako metodický návod MMR. Jak bylo uvedeno už výše „stavby související“, a to i uvnitř koridoru pro D52 nebyly v ZÚR JMK z roku 2016 veřejně projednány a ZÚR JMK byly s nepřijatelnou libovůlí změněny po veřejném projednání. Už vůbec nelze vymezovat v ÚP obce cokoliv tak, že se odkáže na neveřejný dokument, jak se zde děje s uvedením odkazu na materiál firmy PK Ossendorf. Takto chybně</p>	<p>23. <b>Přípomínka je neopodstatněná:</b> Stávající technická infrastruktura je zakreslena ve výkresech I.d a I.e, ochranná a bezpečnostní pásma v koordinačním výkrese. Přeložky vedení budou upřesněny v navazujícím řízení.</p> <p>24. <b>Přípomínka je neopodstatněná:</b> Vlivy D52 na avifaunu byly posouzeny v SEA k ZÚR kraje i v SEA k ÚP Bavyry a závěry (zmírňující opatření) byly zapracovány do výrokové části územního plánu. Konkrétně je pro koridor CPZ.DS04-1 stanovena podmínka, cit. „Součástí realizačního projektu stavby v celém rozsahu (i mimo řešené území) by měly být opatření k předcházení a minimalizaci úhynů ptactva v důsledku kolizí. Možnosti takovýchto opatření je nutné zpracovat ve spolupráci s ornitology zabývajícími se touto problematikou (ČSO, AOPK).“</p> <p>25. <b>Přípomínka je neopodstatněná:</b> Vymezení veřejně prospěšných staveb v ÚP Bavyry bylo provedeno důsledně podle stavebního zákona a metodického pokynu MMR „Vymezení koridorů veřejné dopravní a technické infrastruktury v územním plánu“. S názorem, že metodika MMR je v rozporu se zákonem, se nelze ztotožnit. Pro větší srozumitelnost ÚP Bavyry byly ale ty součásti stavby D52, které jsou situovány mimo koridor DS04 vymezený v ZÚR kraje, zařazeny v dokumentaci pro opakované veřejné projednání do samostatných veřejně prospěšných staveb označených VD.9, VD10 a VD.11.</p> <p>26. <b>Přípomínka se vyhovuje:</b> Slovo „významnější“ nebylo použito ve smyslu nějakého přesného technického či právního termínu, ale pouze ve smyslu, jaké má v českém jazyce.</p>
--	--

	<p>vymezení veřejně prospěšných staveb s cílem umožnit vyvlastňovací proces je právně nemožné.</p> <p>26. Na str. 65 odůvodnění návrhu ÚP Bavory se konstatuje „Významnější vliv na krajinný ráz potenciálně může mít dálnice D52, která bude umístěna v koridorech CPZ-DI, CPU-DI, CPU-D2, CPU-D3 a související dopravní stavby v tomto koridoru. Zejména se bude jednat o úseky komunikací, které budou umístěny nad terénem. " Neexistuje žádný právní termín jako „významnější vliv" , ale pouze termín „významný vliv".</p> <p>27. Na str. 65 odůvodnění návrhu ÚP Bavory se konstatuje „Významnější vliv na krajinný ráz potenciálně může mít dálnice D52, která bude umístěna v koridorech CPZ-DI, CPU-DI, CPU-D2, CPU-D3 a související dopravní stavby v tomto koridoru. Zejména se bude jednat o úseky komunikací, které budou umístěny nad terénem. " Postup s dálnicí D52 v daném prostoru nad terénem je nepřipustný - viz podmínky stanoviska EIA k záměru D52. Trasa D52 zde musí být vedena v zářezu.</p> <p>28. Na str. 65 odůvodnění návrhu ÚP Bavory se konstatuje „Významnější vliv na krajinný ráz potenciálně může mít dálnice D52, která bude umístěna v koridorech CPZ-DI, CPU-DI, CPU-D2, CPU-D3 a související dopravní stavby v tomto koridoru. Zejména se bude jednat o úseky komunikací, které budou umístěny nad terénem. " Postup s umístěním dálnice D52 v daném prostoru nad terénem je nepřipustný, a to specificky i z hlediska krajinného rázu.</p> <p>29. Otázka krajinného rázu není v odůvodnění návrhu ÚP Bavory řádně řešena a nelze do výroku ÚP Bavory vkládat podmínky, které nejsou řádně odůvodněny v jeho odůvodnění. Je tedy nepřipustné např. na str. 65 odůvodnění návrhu ÚP pouze konstatovat „K minimalizaci negativních vlivů stavby D52 na krajinný ráz jsou v kapitole „Koncepce veřejné infrastruktury" výrokové části územního plánu stanoveny konkrétní podmínky pro využití koridoru". Navíc pouhá „minimalizace" negativních vlivů není průkazem neexistence významných negativních vlivů navrženého řešení.</p>	<p>Nicméně text byl změněn na „významný“..</p> <p>27. <b>Připomínka je neopodstatněná:</b> Tvrzení, že podmínka stanoviska EIA k R52 stanovuje povinnost vedení dálnice v zářezu je zavádějící. Navržené opatření zní, cit. „- vést, pokud možno po terénu, příp. v zářezu a vyhnout se násypovým partiím.“ Nicméně na základě požadavku stanoviska SEA k ÚP Bavory č.j. JMK 68179/2022, byla podmínka ke koridoru určeném pro umístění dálnice D52 upravena takto: „v dalších stupních projektové dokumentace navrhnout takové řešení, aby byl vliv na krajinný ráz co nejméně významný, a stavba byla např. vegetačními prvky, terénními úpravami (konkrétně zářezem do krajiny dle doporučení ze stanoviska EIA) začleněna do krajiny“. Technické řešení stavby, včetně jejího výškového uspořádání, není řešeno v územním plánu. Bude upřesněno v navazujícím řízení, při respektování podmínek stanovených územním plánem.</p> <p>28. <b>Připomínka je neopodstatněná:</b> Koridor CPZ.DS04-1 pro dálnici D52 byl posouzen v SEA hodnocení i z hlediska vlivu na krajinný ráz. Výsledkem je podmínky využití koridoru zapracovaná do výroku: „,v dalších stupních projektové dokumentace navrhnout takové řešení, aby byl vliv na krajinný ráz co nejméně významný, a stavba byla např. vegetačními prvky, terénními úpravami (konkrétně zářezem do krajiny dle doporučení ze stanoviska EIA) začleněna do krajiny“.</p> <p>29. <b>Připomínka je neopodstatněná:</b> problematika krajinného rázu je řešena v odůvodnění v kap. II.13 i v SEA vyhodnocení v</p>
--	--	--

	<p>30. Na str. 73 odůvodnění návrhu ÚP Bavory se konstatuje „ÚP Bavory upřesňuje koridor vymezený pro D52, pod označením CPZ-DI. Jedná se o koridor dopravní infrastruktury - silniční. Koridor je zpřesněn na katastrální mapu v proměnlivé šířce, převážně 200 m, s místním rozšířením v místě křižovatek. " Nelze koridor rozšiřovat nad 200 m závazně vymezených v ZÚR JMK.</p>	<p>kap. 3.3. V kapitole 6.9. SEA jsou posouzeny koridory dopravní infrastruktury mimo jiné i z hlediska vlivu na krajinný ráz a v kap. 8.9. SEA navržena opatření ke zmírnění negativních vlivů. Opatření byla zapracována do podmínek koridoru v textové části ÚP.</p> <p><b>30. Připomínka je neopodstatněná:</b> Toto tvrzení není pravdivé. Podle § 43 odst. 1 SZ „Záležitosti nadmístního významu, které nejsou řešeny v zásadách územního rozvoje, mohou být součástí územního plánu, pokud to krajský úřad ve stanovisku podle § 50 odst. 7 z důvodu významných negativních vlivů přesahujících hranice obce nevyloučí.“</p> <p>Navržené úpravy koridoru (jeho místní rozšíření) jsou pouze lokálními úpravami, zcela objektivně odůvodněnými návrhovými parametry budoucí dálnice. Jedná se tedy o zpřesnění koridoru zcela v intencích ust. § 43 odst. 3 stavebního zákona. Krajský úřad, odbor životního prostředí, ve svém stanovisku č. j. JMK 68179/2022 ze dne 13.05.2022, k vyhodnocení vlivu koncepce na životní prostředí posoudil předloženou dokumentaci územního plánu Bavory a nevyloučil žádný z navržených záměrů v projednávaném územním plánu.(bude doplněno)</p> <p>Platná metodika (Vymezení koridorů veřejné dopravní a technické infrastruktury v územním plánu, Metodické doporučení MMR, 7.11.2017) konstatuje, že „Pro vedlejší (související) stavby, které jsou známy v době vymezení koridoru a u kterých je zřejmé, že budou zasahovat do území značně vzdáleného od hlavní stavby a nelze je proto v plném rozsahu zahrnout do vymezeného koridoru, je nezbytné vymežit samostatné koridory (např. pro přeložku křižující silnice, produktovod apod.).</p>
--	---	--

	<p>31. Na str. 73 odůvodnění návrhu ÚP Bavory se konstatuje „ÚP Bavory upřesňuje koridor vymezený pro D52, pod označením CPZ-DI. Jedná se o koridor dopravní infrastruktury- silniční. Koridor je zpřesněn na katastrální mapu v proměnlivé šířce, převážně 200 m, s místním rozšířením v místě křižovatek. " Koridor D52 v daném úseku dle ZÚR JMK neobsahuje žádné křižovatky. Takže křižovatky nemohou být doplněny v ÚP obce. V dané věci je nutno vycházet z ustálené judikatury Nejvyššího správního soudu požadující vymezení křižovatek na dálnicích již v ZÚR kraje. Mají-li zde být vymezeny křižovatky, pak musí být nejprve aktualizovány ZÚR JMK.</p> <p>32. Na str. 73 odůvodnění návrhu ÚP Bavory se konstatuje „ÚP Bavory upřesňuje koridor vymezený pro D52, pod označením CPZ-DI. Jedná se o koridor dopravní infrastruktury - silniční. Koridor je zpřesněn na katastrální mapu v proměnlivé šířce, převážně 200 m, s místním rozšířením v místě křižovatek." Pokud jsou změny křižovatky na „doprovodné komunikaci" II/395, pak nejprve musí být koridor této komunikace samostatně vymezen v ZÚR JMK a následně také v ÚP obcí.</p> <p>33. Na str. 73 odůvodnění ÚP Bavory se v rozporu s právními předpisy uvádí jako odůvodnění formulace: „Usnesení vlády ČR č. 713/2010 Sb. o změně usnesení vlády ze dne 9. Června 2008 č. 735, k přípravě a výstavbě kapacitní pozemní komunikace Pohořelice - státní hranice s Rakouskou republikou je potvrzeno propojení rychlostní silnice R52 na území České republiky a dálnice A5 na území Rakouské republiky na Česko-rakouské státní hranici mezi městy Mikulov a Drasenhofen". Usnesení vlády nemůže mít rozhodující dopad do územního plánování. Územní plánování se provádí dle zákona, zatímco usnesení vlády v oblasti územního plánování mohou mít charakter pouze exekutivní, kdy musí být pouze naplňováním zákonů. Přitom je nutné podtrhnout, že odkazovaná mezivládní dohoda nemá aplikační přednost před vnitrostátními právními předpisy. Nebyla totiž ratifikována Parlamentem ČR, takže ji nelze podřadit pod čl. I O Ústavy. Podle čl. 49 Ústavy je třeba souhlasu obou komor Parlamentu ČR k ratifikaci smlouvy v upravujících práva a povinnosti osob (čl. 49 písm. a) Ústavy ČR) a k ratifikaci smluv o dalších věcech, jejichž úprava je vyhrazena zákonu (čl. 49 písm. e) Ústavy ČR). ZÚR JMK jsou vydávány jako opatření obecné povahy na základě zákona. Bylo by tedy v rozporu s právními předpisy, upravujícími postupy podle stavebního zákona (včetně požadavků na vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území), se odvolávat na dokument bez aplikační přednosti. Tento problém není zhojen vydáním ZÚR JMK a zůstává tedy problémem i pro územní plánování na úrovni obcí. Vymezení kapacitní komunikace Brno - Vídeň tedy musí proběhnout, a to včetně prověření realizovatelnosti záměru a jeho vyhodnocení z hlediska vlivů na životní prostředí a veřejné zdraví, a to s respektováním možných variant (i z hlediska legislativy NATURA 2000) výlučně v procesu pořizování ZÚR JM a být zpřesněno v návazných územních plánech obcí. To se nestalo. Nelze také pominout fakt, že citovaná Dohoda byla podepsána na základě vymezení koridoru rychlostní silnice R52 v ÚP VÚC Břeclavska, který byl zrušen rozsudkem NSS ze dne 25. 11. 2009, č.j. 3 Ao 1/2007-210.</p>	<p>Koridory zpravidla nelze vymežit v rozsahu pokrývajícím všechny vedlejší (související) stavby, neboť jejich skutečný rozsah obvykle v době pořizování ÚPD neznáme, a také proto, že některé z nich, např. vyvolané přeložky DI nebo TI, mnohdy zasáhnou i do území značně vzdáleného od hlavní stavby DI, a tak by koridor zahrnující související stavby v celém jejich rozsahu mohl např. zasahovat až hluboko do zastavěného území obce a působit dojmem, že zde bude umístěna stavba DI.“</p> <p>31. <b>Přípomínka je neopodstatněná:</b> odůvodnění ad. 30.</p> <p>32. <b>Přípomínka je neopodstatněná:</b> odůvodnění ad. 30.</p> <p>33. <b>Přípomínka je neopodstatněná:</b> Přípomínka se netýká ÚP Bavory, ale nadřazené územně plánovací dokumentace. Podstatné je, že koridor pro D52 je obsažen v platné územně plánovací dokumentaci kraje a že je nutné jej dle ust. § 43 odst. 3 stavebního zákona a § 54 odst. 6 stavebního zákona v územních plánech obcí zpřesnit.</p> <p>34. <b>Přípomínce se vyhovuje:</b> Formulace byla v odůvodnění upravena.</p> <p>35. <b>Přípomínce se vyhovuje:</b> text odůvodnění byl upraven a zpřesněn.</p> <p>36. <b>Přípomínka je neopodstatněná:</b> Opakování přípomínky č. 1.</p>
--	--	---

<p>34. Na str. 108 odůvodnění ÚP Bavory se pro koridory CPZ-D1, CPU-D1, CPU-D2, CPU-D3 uvádí, že se „Jedná se o zpřesnění koridoru vymezeného v ZÚR kraje“. Za zpřesnění nelze pokládat jakékoliv plochy mimo koridor vymezený v ZÚR kraje. Koridory CPU-D1, CPU-D2, CPU-D3 se však mimo tento krajem vymezený koridor nachází.</p> <p>35. Na str. I 08 odůvodnění ÚP Bavory se pro koridory CPZ-DI, CPU-D1, CPU-D2, CPU-D3 uvádí, že se „koridor je vymezen ve velejném zájmu. Dálnice D52 (přede dnem nabytí účinnosti zákona č. 268/2015 Sb. - R52) je v přeshraničních souvislostech součástí spojení Brno - Mikulov - Vídeň...“. Takto bezobsažným tvrzením nelze dokládat veřejný zájem. Průkaz, že tento koridor je doložen převahou veřejného zájmu absentuje. Například legislativa pro ochranu lokality NATURA 2000 požaduje nejprve posouzení variant mimo lokality systému NATURA 2000. To se nestalo.</p> <p>36. Na str. 108 odůvodnění ÚP Bavory se pro koridory CPZ-D 1 , CPU-DI , CPU-D2, CPU-D3 uvádí, že se „budou sloužit k umístění dálnice D52 a doprovodné komunikace“. Je nepochybné, že koridor „doprovodné komunikace“ musí být vymezen, což se však nestalo. Není přípustné, aby po „zpřesnění“ ZÚR JMK v návrhu ÚP Bavory tento koridor vymezen nebyl</p> <p>37. Na str. 108 odůvodnění ÚP Bavory se pro koridory CPZ-DI, CPU-DI, CPU-D2, CPU-D3 uvádí, že se „Jedná se o zpřesnění koridoru vymezeného v ZÚR kraje“. Za zpřesnění nelze pokládat jakékoliv plochy mimo koridor vymezený v ZÚR kraje. Koridor CPZ-DI v návrhu ÚP Bavory však mimo tento krajem vymezený koridor zasahuje např. v místech , které návrh označuje jako křižovatky.</p> <p>38. Na str. 108 odůvodnění ÚP Bavory se pro koridory CPZ-DI, CPU-DI, CPU-D2, CPU-D3 uvádí, že „Její příprava ve spojení Pohořelice - Mikulov - státní hranice ČR I Rakousko je potvrzena Usnesením vlády ČR č. 713/20I O, o změně usnesení vlády ze dne 9. června 2008 č. 735, k přípravě a výstavbě kapacitní silnice pozemní komunikace v úseku Pohořelice - státní hranice s Rakouskem“. Usnesení vlády nemůže mít rozhodující dopad do územního plánování. Územní plánování se provádí dle zákona, zatímco usnesení vlády v oblasti územního plánování mohou mít charakter pouze exekutivní, kdy musí být pouze naplňováním zákonů. Přitom je nutné podtrhnout, že odkazovaná mezivládní dohoda nemá aplikační přednost před vnitrostátními právními předpisy. Nebyla totiž ratifikována Parlamentem ČR, takže ji nelze podřadit pod čl. IO Ústavy. Podle čl. 49 Ústavy je třeba souhlasu obou komor Parlamentu ČR k ratifikaci smluv upravujících práva a povinnosti osob (čl. 49 písm. a) Ústavy ČR) a k ratifikaci smluv o dalších věcech, jejichž úprava je vyhrazena zákonu (čl. 49 písm. e) Ústavy ČR). ZÚR JMK jsou vydávány jako opatření obecné povahy na základě zákona. Bylo by tedy v rozporu s právními předpisy, upravujícími postupy podle stavebního zákona (včetně požadavků na vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území), se odvolávat na dokument bez aplikační přednosti. Tento problém není zhojen vydáním ZÚR JMK a zůstává tedy problémem i pro územní plánování na úrovni obcí. Vymezení kapacitní komunikace Brno - Vídeň tedy musí proběhnout, a to včetně prověření realizovatelnosti záměru a jeho vyhodnocení z hlediska vlivů na životní prostředí a veřejné zdraví, a to s respektováním možných variant (i z</p>	<p>37. <b>Přípomínce se vyhovuje:</b> Formulace byla v odůvodnění upravena.</p> <p>38. <b>Přípomínka je neopodstatněná:</b> Opakování připomínky č. 38. Přípomínka nesměřuje k výroku ÚP, ale k odůvodnění. Zcela opomíjí fakt, že koridor pro D52 je obsažen v platné územně plánovací dokumentaci kraje a že je nutné jej dle ust. § 43 odst. 3 stavebního zákona a § 54 odst. 6 stavebního zákona v územních plánech obcí zpřesnit.</p> <p>39. <b>Přípomínka je neopodstatněná:</b> Odůvodnění ad 38.</p> <p>40. <b>Přípomínka je neopodstatněná:</b> Tato podrobnost nepřísluší územnímu plánu, bude řešeno v navazujících řízeních.</p> <p>41. <b>Přípomínka je neopodstatněná:</b> Tato podrobnost nepřísluší územnímu plánu, bude řešeno v navazujících řízeních. Územní plán stanovuje podmínky pro uvedené koridory, k zajištění ochrany hydrologických a odtokových poměrů.</p>
---	---



<p>hlediska legislativy NATURA 2000) výlučně v procesu pořizování ZÚR JM a být zpřesněno v návazných územních plánech obcí. To se nestalo. Nelze také pominout fakt, že citovaná Dohoda byla podepsána na základě vymezení koridoru rychlostní silnice R52 v ÚP VÚC Břeclavska, který byl zrušen rozsudkem NSS ze dne 25. 11. 2009, č.j. 3 Ao 1/2007-210.</p> <p>39. Stejně nesprávné tvrzení je i na str. 118 odůvodnění návrhu ÚP Bavory.</p> <p>40. Na str. 108 odůvodnění ÚP Bavory se pro koridory CPZ-DI, CPU-D1, CPU-D2, CPU-D3 uvádí, že „Vymezená plocha nebude narušovat organizaci zemědělského půdního fondu, ... a síť zemědělských účelových komunikací.“. Toto je nesprávné tvrzení, neboť dálnice D52 vytvoří bariéru v území a návrh ÚP Bavory nijak nedokládá, jak toto bude z hlediska bezproblémové organizace zemědělské činnosti řešeno.</p> <p>41. Na str. 108 odůvodnění ÚP Bavory se pro koridory CPZ-DI, CPU-DI, CPU-D2, CPU-D3 uvádí, že „Vymezená plocha nebude narušovat ...hydrologické a odtokové poměry v území ....“. Toto je nesprávné tvrzení, neboť není vyjasněno, jak bude dálnice D52 odkanalizována. Současný způsob výstavby dálnic je založen na realizaci kapacitního kanalizačního řešení v souběhu s trasou dálnice. To však znamená, že tyto koncentrované kapaliny musí být velmi sofistikovaně likvidovány a nemohou být vypouštěny bez dalšího do území nebo do vodotečí či vodních ploch. Pro tuto likvidaci odpadů musí být v území počítáno se speciálně vymezenými plochami, resp. dokonce s liniemi pro odkazní povrchové kanály - viz např. cca 15 km dlouhý kanál pro tyto vysoce nebezpečné kapaliny vedený od dálnice A5 až po oblasti Alte Prerau. Toto musí být v návrhu ÚP Bavory dořešeno.</p> <p>42. Na str. 12 výrokové části návrhu ÚP Bavory se uvádí, že „ÚP Bavory zpřesňuje koridor dopravní infrastruktury - silniční, určený pro umístění dálnice D52 a doprovodné silnice II.třídy. Zpřesněný koridor je v ÚP Bavory označen CPZ-DI.“. Toto je nesprávné. Koridor „doprovodné silnice“ musí být vymezen odděleně.</p> <p>43. Na str. 12 - 13 výrokové části návrhu ÚP Bavory se uvádí, že „Dále vymezuje územní plán koridor dopravní infrastruktury - silniční označené CPU-D1, CPU-D2 a CPU-D3, určené pro umístění souvisejících (vedlejších) staveb ke stavbě dálnice D52.“. Toto je nesprávné. Toto jsou minimálně z části nikoliv součástí dálnice D52, ale komunikace navazující na „doprovodnou komunikaci“. V ÚP nelze takto zatemňovat, co vlastně je v území vymezováno.</p> <p>44. Na str. 13 výrokové části návrhu ÚP Bavory se uvádí, že „Šířka koridoru: proměnlivá, dle zákresu v grafické části územního plánu.“. Toto je nesprávné. Šířka komunikace musí být popsána i v textové části. Nesoulad textové části a grafické části je podle ustálené judikatury platným důvodem pro zrušení ÚP.</p> <p>45. Na str. 13 výrokové části návrhu ÚP Bavory se uvádí, že „Šířka koridoru: proměnlivá, dle zákresu v grafické části územního plánu.“. Vymezená šířka není souladná se ZÚR kraje. Zpřesněný koridor D52 musí</p>	<p>42. <b>Přípomínka je neopodstatněná:</b> Opakování připomínky č. 1.</p> <p>43. <b>Přípomínka je neopodstatněná:</b> Opakování připomínky č. 1.</p> <p>44. <b>Přípomínka je neopodstatněná:</b> Nejedná se o žádný nesoulad textové a grafické části územního plánu. Územní plán obsahuje textovou a grafickou část, které jsou rovnocenné. Grafická část obsahuje zákres záměrů, které je obtížné nebo i nemožné textově zcela přesně specifikovat.</p> <p>45. <b>Přípomínka je neopodstatněná:</b> odůvodnění ad. 25.</p> <p>46. <b>Přípomínka je neopodstatněná:</b> Přeložky vodotečí související s D52 nejsou v k.ú. Bavory (mimo vymezené koridory) pravděpodobné, soudě podle výše uvedených projektových podkladů k D52. Nelze je však zcela vyloučit, proto jsou ve výroku uvedeny. Ostatně stavby vodní a vodohospodářské územní plán nevyklučuje ani u jiných ploch v krajině (s odkazem na § 18 odst. 5 stavebního zákona).</p> <p>47. <b>Přípomínka je neopodstatněná:</b> Opakování předchozích připomínek. Viz vyhodnocení připomínek č. 1, 3, 4, a dal.</p>
--	---

<p>být bez výjimky v rámci koridoru dle ZÚR kraje.</p> <p>46. Na str. 13 výrokové části návrhu ÚP Bavory se uvádí, že „Účel koridoru: koridor je určen pro umístění dálnice II. třídy D52 a silnice II. třídy. Koridor je vymezen nejen pro umístění stavby hlavní (D52), ale i doprovodné komunikace, dopravního zařízení a dopravního vybavení, ale i staveb vedlejších (souvisejících), jako například přeložek sítí technické infrastruktury, přeložek vodotečí a přeložek silnic III. třídy a místních a účelových komunikací, ekodukty. Některé z nich mohou být umístěny i s přesahem mimo vymezený koridor.“. Přeložky vodotečí musí mít v ÚP navržený koridor.</p> <p>47. Na str. I 3 výrokové části návrhu ÚP Bavory se uvádí, že „Účel koridoru: koridor je určen pro umístění dálnice II. třídy D52 a silnice II. třídy. Koridor je vymezen nejen pro umístění stavby hlavní (D52), ale i doprovodné komunikace, dopravního zařízení a dopravního vybavení, ale i staveb vedlejších (souvisejících), jako například přeložek sítí technické infrastruktury, přeložek vodotečí a přeložek silnic III. třídy a místních a účelových komunikací, ekodukty. Některé z nich mohou být umístěny i s přesahem mimo vymezený koridor.“. Žádné z uvedených položek nesmí být umístěny mimo vymezený koridor. Vlastnické právo je právem ústavním a jeho omezení nelze provádět jinak než striktně dle zákona. Nelze tedy uplatnit ani podzákonný dokument jako metodický návod M MR, který protiprávně konstruuje o možnostech umístění staveb mimo vymezené koridory.</p> <p>48. Na str. 13 výrokové části návrhu ÚP Bavory se uvádí, že „Vztah regulace uvedené pro koridor a částí ploch s rozdílným způsobem využití, nad kterými je koridor vymezen: do doby započetí užívání dokončené stavby dopravní infrastruktury se ve vymezeném koridoru použijí přednostně podmínky využití stanovené pro koridor dopravní infrastruktury. Zejména není přípustné umístění jakýchkoliv staveb a změn v území, které by znemožnily nebo podstatně ztížily umístění dopravní stavby. Podmínky využití přelajných ploch se použijí až po započetí užívání dokončené dopravní stavby.“. Toto je zcela absurdní tvrzení. Územní plánování nezná regulace, které by se samy nějak mohly měnit v čase.</p> <p>49. Na str. 14 výrokové části návrhu ÚP Bavory se uvádí, že „Šířka koridoru: proměnlivá, dle zákresu v grafické části územního plánu.“. Vymezená šířka není souladná se ZÚR kraje. Zpřesněný koridor D52 musí být bez výjimky v rámci koridoru dle ZÚR kraje.</p> <p>50. Na str. 14 výrokové části návrhu ÚP Bavory se uvádí, že „Účel koridoru: koridor je vymezen pro přeložky a stavební úpravy silnic II. a III. třídy a účelových komunikací, vyvolaných realizací dálnice D52. Dále je určen pro umístění dopravních zařízení a dopravního vybavení a umístění staveb vedlejších (souvisejících), jako například přeložek sítí technické infrastruktury, přeložek vodotečí, ekodukty. Některé z nich mohou být umístěny i s přesahem mimo vymezený koridor.“. Přeložky vodotečí musí mít v ÚP navržený koridor.</p> <p>51. Na str. I 4 výrokové části návrhu ÚP Bavory se uvádí, že „Účel koridoru: koridor je vymezen pro</p>	<p>48. <b>Přípomínka je opodstatněná:</b> Přípomínka je relevantní, text byl upraven.</p> <p>49. <b>Přípomínka je neopodstatněná:</b> Opakování předchozích připomínek. Viz vyhodnocení připomínek č. 1, 3, 4, a dal.</p> <p>50. <b>Přípomínka je neopodstatněná:</b> Identická připomínka s připomínkou č. 46.</p> <p>51. <b>Přípomínka je neopodstatněná:</b> Opakování předchozích připomínek. Viz vyhodnocení připomínek č. 1, 3, 4, a dal.</p> <p>52. <b>Přípomínka je neopodstatněná:</b> Přípomínka je relevantní, text byl upraven.</p> <p>53. <b>Přípomínka je neopodstatněná:</b> Koridory CPU-D1, CPU-D2, CPU-D3 (nyní nově označené CPU.DS04-1, CPU.DS04-2, CPU.DS04-3) jsou vyvolány záměrem výstavby dálnice D52. Bez toho by ztratily smysl.</p> <p>54. <b>Přípomínce se vyhovuje.</b> Tvrzení, že podmínka stanoviska EIA k R52</p>
---	---

<p>přeložky a stavební úpravy silnic II. a III. třídy a účelových komunikací, vyvolaných realizací dálnice D52. Dále je určen pro umístění dopravních zařízení a dopravního vybavení a umístění staveb vedlejších (souvisejících), jako například přeložek sítí technické infrastruktury, přeložek vodotečí, ekodukty. Některé z nich mohou být umístěny i s přesahem mimo vymezený koridor." Žádné z uvedených položek nesmí být umístěny mimo vymezený koridor. Vlastnické právo je právem ústavním a jeho omezení nelze provádět jinak než striktně dle zákona. Nelze tedy uplatnit ani podzákoný dokument jako metodický návod MMR, který protiprávně konstruuje o možnostech umístění staveb mimo vymezené koridory.</p> <p>52. Na str. 14 výrokové části návrhu ÚP Bavory se uvádí, že „Vztah regulace uvedené pro koridor a částí ploch s rozdílným způsobem využití, nad kterými je koridor vymezen: do doby započítání užívání dokončené stavby dopravní infrastruktury se ve vymezeném koridoru použijí přednostně podmínky využití stanovené pro koridor dopravní infrastruktury. Zejména není přípustné umístění jakýchkoliv staveb a změn v území, které by znemožnily nebo podstatně ztížily umístění dopravní stavby. Podmínky využití přehytných ploch se použijí až po započítání užívání dokončené dopravní stavby." Toto je zcela absurdní tvrzení. Územní plánování nezná regulace, které by se samy nějak mohly měnit v čase.</p> <p>53. Na str. 17 výrokové části návrhu ÚP Bavory se uvádí, že „Na základní koncepci uspořádání krajiny na území obce bude mít vliv zejména dálnice D52 v koridorech CPZ-D1, CPU-D1, CPU-D2, CPU-D3." Koridory CPU-D1, CPU-D2, CPU-D3 nejsou součástí D52.</p> <p>54. Na str. 17 výrokové části návrhu ÚP Bavory se uvádí, že „Na základní koncepci uspořádání krajiny na území obce bude mít vliv zejména dálnice D52 ...". Toto je zásadní fakt, avšak řešení v návrhu ÚP Bavory navrhované je chybné, neboť porušuje podmínky stanoviska EIA pro R52, kde bylo požadováno řešení R52 včetně křižovatek pouze v zářezu.</p> <p>55. Na str. 52 - 53 výrokové části návrhu ÚP Bavory se konstatuje „Veřejně prospěšná stavba dopravní infrastruktury, dálnice D52. ... Do veřejně prospěšných staveb se zařazuje celý soubor staveb, v nichž stavbou hlavní je dálnice D52 a vedlejšími stavbami takové stavby, které se stavbou hlavní svým účelem užívání nebo umístěním souvisí a které zabezpečují užitelnost stavby hlavní nebo doplňují účel užívání stavby hlavní, jako např. doprovodná silnice II.tř. , opěrné zdi, mosty, tunely, protihlukové stěny, větve křižovatek, doprovodná silniční komunikace, přeložky silnic nižší třídy, místních a účelových komunikací, polních cest, dešťové usazovací nádrže, přeložky technické infrastruktury a vodotečí, přechody pro zvěř, umístění cyklostezky apod.. Některé z vedlejších (souvisejících) staveb mohou být umístěny i s přesahem mimo vymezený koridor (především stavby liniové technické infrastruktury, například přeložky plynovodů, dále přeložky místních a účelových komunikací a cyklostezek, přeložky vodotečí)." Tento postup je v rozporu s právními předpisy, a to z řady důvodů. Součástí dálnice D52, tedy ani její související stavby, mimo koridor dle ZÚR kraje, nelze bez dalšího vymezovat v návazných ÚP obcí. Vlastnické právo je právem ústavním a jeho omezení nelze provádět jinak než striktně dle zákona. Nelze tedy uplatnit podzákoný dokument jako metodický návod MMR. Jak bylo</p>	<p>stanovuje povinnost vedení dálnice v zářezu je zavádějící. Navržené opatření zní, cit. „- vést, pokud možno po terénu, příp. v zářezu a vyhnout se násypovým partiím.“</p> <p>Nicméně na základě požadavku stanoviska SEA k ÚP Bavory č.j. JMK 68179/2022, byla podmínka ke koridoru určeném pro umístění dálnice D52 upravena takto:</p> <p>„v dalších stupních projektové dokumentace navrhnout takové řešení, aby byl vliv na krajinný ráz co nejméně významný, a stavba byla např. vegetačními prvky, terénními úpravami (konkrétně zářezem do krajiny dle doporučení ze stanoviska EIA) začleněna do krajiny“.</p> <p>Technické řešení stavby, včetně jejího výškového uspořádání, není řešeno v územním plánu. Bude upřesněno v navazujícím řízení, při respektování podmínek stanovených územním plánem.</p> <p>55. <b>Přípomínka je neopodstatněná:</b> Tvrzení je mylné. Viz vyhodnocení předchozích připomínek.</p> <p>56. <b>Přípomínka je neopodstatněná:</b> Tvrzení není pravdivé.</p> <p>57. <b>Přípomínka je neopodstatněná:</b> Do ÚP Bavory jsou <b>zapracována</b> kompenzační opatření obsažená v kapitole „5.1. Zmírňující opatření“ Hodnocení vlivu koncepce „Územní plán Bavory“ na evropsky významné lokality a ptáčích oblasti soustavy Natura 2000 (autor Mgr. Tomáš Dohnal).</p> <p>58. <b>Přípomínka je neopodstatněná:</b> Tvrzení není pravdivé. Viz kap. II.8.</p>
--	--

	<p>uvedeno už výše „stavby související“, a to i uvnitř koridoru pro D52 nebyly v ZÚR JMK z roku 2016 veřejně projednány a ZÚR JMK byly s nepřipustnou libovůlí změněny po veřejném projednání. Takto chybně vymezení veřejně prospěšných staveb s cílem umožnit vyvlastňovací proces je právně nemožné.</p> <p>56. Návrh výroku ÚP Bavory neobsahuje vazbu na hodnocení SEA. To je zcela závažné pochybení.</p> <p>57. Návrh výroku ÚP Bavory neobsahuje kompenzační opatření pro negativní vlivy z D52. To je zcela závažné pochybení. To, co je uvedeno na str. 53 - 54 není reálným stanovením kompenzačních opatření. Nemůže být ani odkazováno na ZÚR JMK, neboť zde konkrétní kompenzační opatření pro oblast obce Bavory také absentují.</p> <p>58. Návrh odůvodnění ÚP Bavory neobsahuje vazbu na hodnocení SEA. To je zcela závažné pochybení.</p> <p>59. Návrh odůvodnění ÚP Bavory neobsahuje kompenzační opatření pro negativní vlivy z D52. To je zcela závažné pochybení. Za text odůvodňující nějaká konkrétní kompenzační opatření nelze pokládat citaci priority č. (20) z PÚR ČR. Konkrétní naplnění požadavků z PÚR absentuje.</p> <p>60. Hodnocení SEA k návrhu ÚP Bavory je tedy je zcela nedostatečné.</p> <p>61. Není řešena otázka střetů ÚSES s navrhovanou komunikací a možné významné negativní ovlivnění krajinného rázu. Toto je nepřipustný postup, neboť vyřešení střetů částí ÚSES je povinností územního plánování.</p> <p>62. Není řešena otázka střetů ÚSES s navrhovanou komunikací a možné významné negativní ovlivnění krajinného rázu. Územní plánování např. musí stanovit podmínky pro následná územní řízení, tedy zde např. musí být stanovena taková opatření, aby nedocházelo k významnému negativnímu ovlivnění krajinného rázu, což např. musí obnášet podmínku zapuštění tělesa D52 pod úroveň terénu tak, aby projev existence D52 byl z hlediska krajinného rázu minimální. To znamená, že měla být stanovena podmínka pro niveletu D52 minimálně 5 m pod nejnižšími body rostlého terénu, aby i kamiony nebyly vidět a nebránily pohledům na oblast Pálavy. Toto je nutné do výroku ÚP Bavory doplnit.</p> <p>63. V SEA je pominuta povinnost u ploch pro dopravu v co největší míře navrhnout opatření, která by eliminovala negativní ovlivnění odtokových poměrů a zachovala však povrchové vody do půdy. Otázka ochrany podzemních vod musí být v ÚP Bavory dořešena. Není možné ponechat tuto otázku bez řádného posouzení v SEA. Jak je velmi dobře známo, tato otázka u rakouské dálnice A5 představovala zásadní problém, jak z hlediska kanalizace dálnice v její trase, tak v následných otázkách dopadů na vodoteče a podzemní vody. Toto vše zahrnuje územně plánovací opatření, která nemohou být zajištěna v jiném procesu než v územním plánování. V případě rakouské A5 bylo nutné vymezit plochy pro dvoj(troj)stupňové sedimentační nádrže napojené na vodoteče a vzhledem k tomu, že kondenzované splachy z tělesa dálnice při její moderní</p>	<p>59. <b>Přípomínka je neopodstatněná:</b> Opatření ke zmírnění negativních vlivů z D52 jsou obsažena ve specifických podmínkách využití koridorů CPU-D1, CPU-D2 a CPU-D3 (nyní nově označených CPU.DS04-1, CPU.DS04-2, CPU.DS04-3) v kap. I.D.1. Tato opatření navazují na SEA posouzení ZÚR i Vyhodnocení vlivu na životní prostředí a Hodnocení vlivu koncepce „Územní plán Bavory“ na evropsky významné lokality a ptací oblasti soustavy Natura 2000 k územnímu plánu Bavory. Opatření jsou dostatečná.</p> <p>60. <b>Přípomínka je neopodstatněná:</b> Hodnocení SEA k návrhu ÚP Bavory bylo upraveno a doplněno podle požadavků dotčených orgánů (OŽP Krajského úřadu JmK, KHS, AOPK).</p> <p>61. <b>Přípomínka je neopodstatněná:</b> Tvrzení není pravdivé. V kap. I.D.1 je ve specifických podmínkách využití koridorů CPU-D1, CPU-D2 a CPU-D3 (nyní nově označených CPU.DS04-1, CPU.DS04-2, CPU.DS04-3) uvedeno:  „- V navazujícím řízení nutno technicky dořešit křížení dálnice s nadregionálním biokoridorem K JM04/T, s cílem zajištění funkčnosti biokoridoru,  - Zajistit zachování prostupnosti krajiny, včetně migrační prostupnosti (CPU.DS04-2 - ekodukt).“</p> <p>62. <b>Přípomínka je neopodstatněná:</b> Opakování předchozích připomínek – viz vyhodnocení připomínek 27, 28, 29, 61.</p> <p>63. <b>Přípomínka je neopodstatněná:</b> Koridor CPU-D1 (nyní nově označený CPU.DS04-1) je určen nejen pro samotnou dálnici D52, ale i staveb vedlejších (souvisejících) – viz kap. I.D.1. Takovými vedlejšími stavbami budou i stavby</p>
--	---	---

konstrukci a odkana lizová ní jsou vysoce agresivní, bylo dokonce nutné vymezit v území plochu pro vodní kanál délky cca 15 km, aby tyto vody mohly být vypouštěny do vodoteče, kde je celoročně dostatečný průtok, neb nejbližší vodoteče k dálnici A5 tento garantovaný průtok neměly. Vzhledem k tomu, že z tohoto hlediska je situace na straně Mikulovska velmi podobná situace jako na straně Falkensteinska, je nutné ÚP Bavory dopracovat o všechna územně plánovací opatření pro D52. Nelze vymezit koridor pro D52 bez těchto územně plánovacích opatření. To není problematika, která by mohla být řešena v územních řízeních. Je pravdou, že v ČR je se splachem z dálnic menší zkušenost než v Rakousku, ale to neznamená, že toto je možné podceňovat. V Rakousku jsou dokumentovány i případy fatálního znečištění z dálnic, např. případ, kdy jak to bylo výstižně publikováno, v potoce byla voda slanější než v moři - a vedlo to k totálnímu vychcípání ryb v rybníce na předmětné vodoteči. Tato územně plánovací opatření pro D52 je nutné do výroku ÚP Bavory doplnit, řádně odůvodnit a s použitím principu předběžné opatrnosti dle § 13 zákona o ochraně přírody s rezervou naddimenzovat. Pokud by se ukázalo, že řešení otázky odkanalizování D52 narazí na problém nedostatečně vydatných místních vodotečí, bylo by nutné nadmístní řešení přenechat Aktualizaci ZÚR JMK. Nepochybně by řešení bylo složité, i kvůli kvalitě vod Mušovských jezer a nutnosti jejich ochrany vzhledem k lokalitám systému NATURA 2000, a to jak PO tak EVL.

64. V SEA schází posouzení dotčených melioračních zařízení. Je potřeba navrhnout vhodná opatření pro zajištění funkčnosti drenáže. Je povinností územního plánování, tyto střety řešit a ne je alibisticky odkládat do následných řízení, která k jejich řešení již nemají procesní nástroje. Zejména vazba na podmínku zachování krajinného rázu a návazná podmínka snížení nivelety D52 a odkanalizování D52 musí být ÚP Bavory řešeny.

65. Na str. 73 odůvodnění je uvedeno: „V evropských souvislostech, v souladu s nařízením Evropského parlamentu a Rady o hlavních směrech Unie pro rozvoj transevropských dopravních sítí, je dálnice D52 zařazená do sítě TEN-T Core“. V evropské legislativě není D52 zmíněna. Evropská silniční síť TEN-T, a specificky tzv. „globální síť“ je dle čl. 9/1a „NAŘÍZENÍ EVROPSKÉHO PARLAMENTU A RADY (EU) č. 1315/2013 ze dne 11. prosince 2013 o hlavních směrech Unie pro rozvoj transevropské dopravní sítě a o zrušení rozhodnutí č. 661/2010/EU“ sítí vyznačenou v mapách a seznamech obsažených v příloze I a v příloze li části 2 tohoto Nařízení. Detailnost vymezení v tomto Nařízení je mimořádně nízká a závazným je pouze to, co je jak v seznamu v příloze II části 2 tohoto nařízení a současně odpovídá mapám v příloze I toho nařízení. Tedy ne každý detail, který by si někdo přál odečítat z map a pokládat jej za závazný, závazným není. Síť TEN-T je uzly a jejich seznam je v příložené tabulce. Mezi těmito uzly Mikulov není, tedy Mikulov není součástí definice TEN-T.

související s nakládáním s dešťovými vodami z komunikace. Konkrétní řešení bude obsahem navazujících řízení.

64. **Připomínka je neopodstatněná:** V kap. I.D.1 je ve specifických podmínkách využití koridorů CPU-D1, CPU-D2 a CPU-D3 (nyní nově označených CPU.DS04-1, CPU.DS04-2, CPU.DS04-3) uvedeno:

„-V případě dotčení melioračních zařízení řešit technická opatření pro zajištění funkčnosti drenáže.“

Podrobněji nelze tuto problematiku v územním plánu řešit, s odkazem na ustanovení § 43 odst. (3) zákona č. 183/2006 Sb., podle kterého územní plán ani vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území nesmí obsahovat podrobnosti náležející svým obsahem regulačnímu plánu nebo územním rozhodnutím.

Rovněž § 72 odst. 1 nového stavebního zákona č. 283/2021 Sb., v platném znění, stanovuje, cituji:

„(1) Územně plánovací dokumentace nesmí obsahovat podrobnosti, které náležejí svým obsahem navazující územně plánovací dokumentaci nebo rozhodnutí.“

65. **Připomínka je neopodstatněná:** Odůvodnění je převzato z odůvodnění ZÚR kraje. V nařízení Evropského parlamentu a Rady o hlavních směrech Unie pro rozvoj transevropských dopravních sítí je uvedena Evropská silniční síť TEN-T. Detailnost vymezení v mapách EU je pravděpodobně nízká právě proto, aby mohly jednotlivé státy samy upřesnit polohu těchto staveb, což ČR udělala v PÚR a Krajská úřad JmK zpřesnil v ZÚR kraje.

CZ	Brno	globální			globální	
	Decin			hlavní	hlavní	
	Levencov			globální	globální	
	Mělník			hlavní	hlavní	
	Ostrava	hlavní			hlavní	
	Parohovce			hlavní	hlavní	
	Přerův				hlavní	
	Praha	hlavní (Čiálov Havel)*		hlavní (Praha Holešovice) globální (Lábeň) globální (našeň) globální (Smíchov)	hlavní (Praha Uhřetápeř)	
	Přerov				hlavní	

L 148/77

ČLÁN SKY STAV	NAZEV ÚZLU	LEŽITĚ	SÁMOČNÍ PŘETAV	VNITROJEDNĚJ PŘETAV	KOMBINOVANÝ TERMINÁL ŽELEZNIČNÍ A SILNIČNÍ DOPRAVY (BRT)	L 148/78
	Ústí nad Labem			globální	globální	

Lze odkázat i na návazné Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 1316/2013 ze dne 11. prosince 2013, kterým se vytváří Nástroj pro propojení Evropy, mění zařazení (EU) č. 913/2010 a zrušují nařízení (ES) č. 680/2007 a (ES) č. 67/2010 ( I ). Z tohoto nařízení pochází terminologie koridorů TEN-T a pro tzv. Baltsko-jadranský koridor je zde uvedeno jeho výtýčení takto:

<b>Baltsko - jadranský VYTÝČENÍ KORIDORŮ:</b>
Gdynia - Gdaňsk - Katowice/Slawkóv
Gdaňsk - Warszawa - Katowice
Katowice - Ostrava - Brno - Wien
Szczecin/Świnoujście - Poznaň - Wrocław - Ostrava
Katowice - Žilina - Bratislava - Wien
Wien - Graz - Villach - Udine - Trieste
Udine - Venezia - Padova - Bologna - Ravenna
Graz - Maribor - Ljubljana - Koper/Trieste

Ani zde není uveden Mikulov.

Z hlediska financování dle Nařízení č. 1316/2013 je uvedeno:

Brno - rakouská hranice	přehraniční	silnice	modernizace
-------------------------	-------------	---------	-------------


Ani zde není uveden Mikulov.

Takže odkazy na to, že Nařízení EU o TEN-T rozhodlo o trasování Baltsko- jadranského koridoru přes Mikulov, nemají oporu v evropské legislativě. Tedy tento text z Odůvodnění ÚP Bavory musí být vypuštěn. To, že DS2 má být součástí sítě TEN-T je stanoveno až Politikou územního rozvoje ČR, která toto zařazení provedla. Nelze odkazovat „na Brusel“, když za problémy s nevhodným trasováním transevropských koridorů si můžeme


sami doma v ČR a za naši neschopnost jednat s Rakouskem. Však ani Rakousko nyní dle jejich vládních dokumentů již z roku 2010 nemíní stavět AS ve čtyřpruhovém uspořádání až po hranici s ČR, pokud ČR nepostaví čtyřpruhovou RS2 (nyní DS2) až na hranici s Rakouskem. Ostatně stačí se seznámit i s historií, že rakouský ministr dopravy a pozdější rakouský kancléř Faymann dobře věděl o výhodnosti napojení u Břeclavi:

**Ministr Faymann (Mistelbach, 2008)**

„Die Variante Reintal ist also durchaus eine ernstzunehmende, zumal der Anschluss zur Autobahn Prag/Bratislava dort rasch und ohne große Kosten bewerkstelligbar wäre. ...  
Wir werden maximal bis Walterskirchen planen, da wir von dort aus in beide Richtungen zu den Grenzübergängen abschwenken könnten.“



„Varianta Reintal se tedy nepochybně musí brát vážně, neboť napojení na dálnici Praha - Bratislava by zde mohlo být zrealizováno rychle a bez velkých nákladů. ...  
Budeme plánovat maximálně po Walterskirchen, neboť odtud bychom mohli si to namířit na oba hraniční přechody.“



V podstatě to, co se zde uvádí a pochází z roku 2008, dává pořád dobrý smysl. Stačí se podívat, kde je na AS již realizovaná MÚK Grosskrot a jak je daleko do Břeclavi a odtud po nově budované DSS směrem na sever k napojení na DI a dále pak na Ostravu a do Polska.

66. Na str. 73 Odůvodnění je uvedeno: „Usnesením vlády ČR č. 713/2010 Sb. o změně usnesení vlády ze dne 9. června 2008 č. 735, k přípravě a výstavbě kapacitní pozemní komunikace Pohořelice - státní hranice s Rakouskou republikou je potvrzeno propojení rychlostní silnice R52 na území České republiky a dálnice A5 na území Rakouské republiky na Česko-rakouské státní hranici mezi městy Mikulov a Drasenhofen.“ Územní plánovač by měl vědět, že musí ctít stavební zákon a že exekutivní rozhodnutí politického orgánu nemají právní váhu. Právní váhu dokonce nemá ani tzv. Dohoda s Rakouskem, neb aby měla právní váhu a přednost před stavebním zákonem, musela by být podle Ústavy ČR ratifikovaná Parlamentem ČR, což ale není.

67. Na str. 73 odůvodnění je uvedeno: „Dálnice D52 je koncepčně zakotvena v Dopravní sektorové strategii, 2. fáze“ Ani tento dokument není rozhodný pro územní plánování na úrovni ÚP obcí, stejně jak není ani odkazovaný dokument Aktualizace strategické vize Strategie Jihomoravského kraje 2020. Odkazy na takovéto dokumenty do odůvodnění ÚP Bavyry nepatří a jsou jen zavádějící pro neinformované osoby, neb budí dojem

66. **Přípomínka je neopodstatněná:** Nicméně i na základě citovaného usnesení vlády byl vymezen koridor pro D52 v ZÚR kraje a musel být tedy zpřesněn v ÚP Bavyry. Dle § 43 odst. 3 stavebního zákona: „(3) Územní plán v souvislostech a podrobnostech území obce zpřesňuje a rozvíjí cíle a úkoly územního plánování v souladu se zásadami územního rozvoje kraje a s politikou územního rozvoje. ...“

67. **Přípomínka je neopodstatněná:** I tyto podklady sloužily k vymezení koridoru pro D52 v ZÚR kraje. ÚP Bavyry již tento koridor NEVYMEZUJE, ale pouze ZPŘESŇUJE. Přípomínka tedy směřuje nikoliv k ÚP Bavyry, ale k platným ZÚR kraje.

68. **Přípomínka je neopodstatněná:** Kapitola odůvodnění II.14. Doprava je výstižná a pravdivá.

69. **Přípomínka je neopodstatněná:** Z

	<p>něčeho, na čemž postup zpracovatele ÚP Bavyry údajně stojí, a přitom to tak není a ani být ze zákona nemůže.</p> <p>68. Ve světle výše uvedených bodů je nutné zásadním způsobem přepracovat kapitolu II.14. Doprava a uvádět zde pouze ta fakta, která jsou korektní a mají reálný příspěvek k odůvodnění pořizovaného ÚP Bavyry.</p> <p>69. Na str. 75–77 odůvodnění jsou reprodukovány výřezy, které dle zpracovatele mají zřejmě dokládat, že koridor D52 prošel řádným hodnocením SEA. Toto však nedokazují, neb se jedná pouze o útržkové texty bez reálného základu v zásadních podkladech, jako např. v predikovaných intenzitách dopravy, a tyto útržkové texty jsou bez vztahu k zákonným limitům přípustného zatížení území dle příloh zákona o ovzduší. Toto posouzení je zásadní způsobem vadné i proto, že předmětné posouzení musí být i kvantitativní. Toto jednoznačně v rozsudku, kterým byly zrušeny ZÚR JMK v roce 2012, uvedl NSS v bodě 80: „Nejvyšší správní soud ovšem musel dát navrhovatelům plně zapravdu v tom, že ZÚR neobsahují žádné hodnocení kumulativních a synergických vlivů. Odpůrce setrval pouze u definice možných lokalit jejich výskytu, ale jejich posouzením (zhodnocením dopadů a závažnosti po stránce kvantitativní a kvalitativní) se vůbec nezabýval“.</p> <p>Dále pak NSS uvedl „Svědék RNDr. L. K. potvrdil, že došlo pouze k identifikaci možných kumulativních vlivů, přičemž za vyhodnocení těchto vlivů považoval zakreslení těchto vlivů do výkresu é. 6. Označil-li svědek tento způsob hodnocení za primitivní, soud konstatuje, že ani takové kvality nebylo v projednávaném případě dosaženo, neboť se fakticky o žádné hodnocení nejedná. Přístup zpracovatele VURÚ a odpůrce k této otázce lze bez nadsázky označit za formalistický, zcela ignorující smysl zákonné úpravy“</p> <p>To, co na str. 51–77 odůvodnění zpracovatel prezentuje ze ZÚR není jiné kvality než to, co NSS popisuje výše. Navíc je to zcela nekonkrétní k obci Bavyry, a tedy není zde nic relevantního pro posouzení pro obyvatelstvo, ovzduší i přírodu na tomto území. Vzhledem k tomu, že zaznívá od politiků argumentace, že ZÚR JMK byly soudy shledány pořádku, tak je vhodné dodat, že oba dva rozsudky (krajského soudu i NSS) trpí tzv. „nepřezkoumatelností pro nedostatek důvodů“, jinými slovy, že oba soudy ignorovaly některé části žaloby, a tedy o ní nerozhodly. Jak vlastně neexistující je hodnocení kumulativních a synergických vlivů pro návaznost na D52 u Brna dokládá níže připojená tabulka posuzování kumulativních a synergických jevů ze ZÚR JMK z roku 2016, která byla soudu předložena, ale např. i touto částí žaloby se soud nezabýval:</p>	<p>připomínky není zřejmé, proč pisatel argumentuje rozsudky ke zrušeným ZÚR kraje, když má Jihomoravský kraj nové ZÚR, které už zdárně prošly několika žalobami u soudů. Připomínka nicméně směřuje nikoliv k ÚP Bavyry, ale k platným ZÚR kraje a je tedy bezpředmětná.</p>
--	---	---



Vyhodnocení kumulativních a synergických vlivů		
Vymezení vlivu a jeho charakteristika	Významnost vlivu	Typ ovlivnění, popis vlivu

Poznámka: V tabulce jsou uvedeny pouze jevy/charakteristiky, které mohou být využitím vymezeného koridoru/plochy ovlivněny resp. vyhodnocením byly vlivy identifikovány.

Je zde zcela názorně vidět, že tato tabulka pro vyhodnocení kumulativních a synergických vlivů je zcela nevyplněna, tj. hodnocení kumulativních a synergických vlivů zde nebylo provedeno. Přitom současně se jedná o velmi závažně dotčenou oblast, kdy v SEA k ZÚR JMK bylo identifikováno a také doloženo reprodukcí z Přílohy 2 vyhodnocení SEA k ZÚR JMK, že překročení zákonných limitů se týká 92,24 % území reprodukována níže.

Popis záměru, stávající funkce, hodnoty a limity vymezeného koridoru/plochy	
DS12	
<b>DS12</b>	
Specifikace záměru:	D2 Chrlice II - Brno, jih: zkapacitnění včetně přestavby MUK
VARIANTNÍ ŘEŠENÍ:	ne Ostatní hodnocené varianty:
Dotčené obce:	Brno, Modřice
Plocha:	198,31 ha
<b>Ovzduší</b>	
překročení imisních limitů: Brno, Modřice	92,24 %
<b>Obyvatelstvo, lidské zdraví</b>	
překročení hlukových limitů: Brno, Modřice	37,96 %

To, že se soudy nevyjádřily k částem ZÚR JMK a založily tzv. „nepřezkoumatelností pro nedostatek důvodů“ nečiní podklady ze ZÚR JMK, které zpracovatel cituje, použitelnými pro návrh ÚP Bavy. Hodnocení SEA pro D52 tedy v ZÚR JMK neproběhlo, což mu s i být napraveno.

70. **Přípomínka je neopodstatněná:** Přípomínka se netýká ÚP Bavy, ale ZÚR kraje.

V každém případě musí SEA k návrhu ÚP zahrnout hodnocení SEA pro 0 52, aby byly řádně posouzeny vlivy hlučnosti, znečištění ovzduší atd., a to zcela konkrétně pro území obce Bavory a na obyvatele této obce.

70. Aby nevznikly pochybnosti o nedostatečnosti vyhodnocení SEA pro 052 Pohořelice – Mikulov, vedle nevyplněné hodnotící tabulky v SEA pro úsek D52/JT Rajhrad – MÚK Chrlice-II je níže uvedena ukázka z vyhodnocení SEA v ZÚR JMK pro úsek D52 Pohořelice – Mikulov (záměr OS04 v ZÚR JMK).

Na str. 23 Přílohy č. 2 vyhodnocení SEA pro ZÚR JMK je uvedeno následující:

Popis záměru, stávající funkce, hodnoty a limity vymezeného koridoru/plochy	
<b>DS04</b>	
Specifikace záměru:	D52 Pohořelice - Mikulov - hranice ČR / Rakousko
Variantsí řešení:	ne      Ostatní hodnocené varianty:
Dotčené obce:	Bavory, Horní Věstonice, Mikulov, Pasohlávky, Perná, Pohořelice, Vlasatice
Plocha:	593,2 ha
<b>Obyvatelstvo, lidské zdraví</b>	
překročení hlukových limitů: Bavory, Horní Věstonice, Mikulov, Pasohlávky, Perná, Pohořelice	
17,51 %	

Je zde tedy konstatováno existující překročení veřejnoprávních limitů pro všechny obce, v jejichž blízkosti má nově vymezená komunikace D52 Pohořelice – Mikulov procházet.

Lze proto zdůraznit, že specificky pro v tabulce jmenované obce Pohořelice, Perná, Pasohlávky, Horní Věstonice a Bavory bude vzdálenost nové dálnice D52 od obytných území identická se vzdáleností od existující silnice 1/52, a tedy z.de budou pro D52 vyvolány větší negativní vlivy než v současnosti pro 1/52 a bude docházet k dalším a vyšším překračováním zákonných limitů. Ve vyhodnocení SEA pro úsek D52 Pohořelice – Mikulov ovšem není nic o možné nápravě situace s uvedenými překročenými hlukovými limity.

Nárůst hlučnosti se přitom dá předpokládat jako významný, neboť realizací dálnice 052 (jako součásti transevropského Baltsko-jadranského koridoru) totiž dojde nejen ke zvýšení rychlosti vozidel na dálniční rychlost cca 130 km/h, ale i k významným změnám složek dopravního proudu (nárůstu podílu kamionové dopravy), k nárůstu celkových intenzit dopravy a specificky k nárůstu intenzity těžké nákladní dopravy v noci.

Toto vše jsou významné negativní vlivy, o kterých není v SEA pro ZÚR JMK ani náznakem pojednáno. Tedy v SEA k ZÚR JMK nejsou posouzeny ani vyvolané vlivy v okolí úseku D52/JT, ani negativní vlivy pro napadený úsek dálnice D52 Pohořelice – Mikulov, a to specificky pro výše identifikované obce Pohořelice, Perná, Pasohlávky, Horní Věstonice a Bavory, tedy pro podstatnou část dálničního úseku D52 Pohořelice – Mikulov.

Došlo zde tedy k situaci podobné, jaká se řešila v soudním sporu o zákonnosti ZÚR JMK z roku 2011, kdy byly tyto ZÚR JMK v roce 2012 zrušeny jako celek. V tomto případě rozsudek NSS spis. zn. 1 Ao 7/2011 jako důvod ke zrušení konstatoval, že není možné negativní vlivy jen identifikovat, ale že musí být kvantifikovány a

vyhodnoceny.

NSS také v bodě {75} cit. rozsudku zdůraznil, že soud ovšem poznamenává, že kumulativní vlivy je třeba zkoumat nejen v případě většího počtu navrhovaných záměrů, ale též tehdy, je-li koncipován, byť jediný záměr v území, ve kterém se již nacházejí realizované záměry a jejichž společné působení s navrhovaným záměrem by mohlo mít kumulativní nebo synergický efekt." (zvýrazněno doplněno).

Je tedy nepochybné, že přivedení dálkové tranzitní dopravy, resp. její navýšení, a to i v prostoru Mikulova, vyvolá nejen nárůst negativních vlivů, ale budou zde i vlivy kumulativní díky dopravě regionální a dopravě vnitroareálové na území města Mikulov. Tyto kumulativní vlivy nebyly v SEA k napadeným ZÚR JMK ani identifikovány, a tedy nemohly být ani nijak kvantifikovány a vyhodnoceny.

Na tuto situaci tedy dopadají závěry cit. rozsudku NSS, které učinil v bodě [90], když uzavřel: „Nejvyšší správní soud uzavírá, že úkolem odpůrce bylo nejen kumulativní a synergické vlivy identifikovat, ale též vyhodnotit (popsat možné konkrétní dopady na konkrétní složky životního prostředí, zvážit, zda neexistuje jiné lepší řešení, a zohlednit hodnocení těchto vlivů při výběru varianty záměru) a v případě jejich akceptace stanovit pro realizaci záměrů konkrétní podmínky (kompenzační opatření), které by kumulativní a synergické vlivy minimalizovaly, a dále stanovit pravidla jejich sledování. Právě zásady územního rozvoje jsou ideální platformou pro zvážení a zohlednění kumulativních a synergických vlivů plánovaných záměrů, neboť v této fázi územního plánování je ještě dobře možné od kumulace záměrů upustit, pozměnit je nebo navrhnout vhodná kompenzační opatření. Vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území (konkrétně část SEA s přílohou HIA a část NATURA) tedy neodpovídá požadavkům bodu 5 přílohy stavebního zákona: napadené ZÚR tudíž vychází z neúplně zjištěného skutkového stavu (shodně rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 24. 11. 2010, č. j. I Ao 512010-169, publikovaný pod č. 226(120JJ Sb. NSS). Nejvyšší správní soud shledal námitku navrhovatelů důvodnou."(zvýrazněno doplněno).

Pro výše jmenované obce Pohořelice, Perná, Pasohlávky, Horní Věstonice a Bavory a ani pro město Mikulov nebylo v napadených ZÚR JMK řádně provedeno vyhodnocení procesem SEA. Hodnocení SEA pro D52 tedy v ZÚR JMK neproběhlo, což musí být napraveno. V každém případě musí SEA k návrhu ÚP zahrnout hodnocení SEA pro D52, aby byly řádně posouzeny vlivy hluchnosti, znečištění ovzduší atd., a to zcela konkrétně pro území obce Bavory a na obyvatele této obce.

71. SEA se na str. 8 dokumentu VVÚRÚ (zde i níže je odkazována na číslování stránek celého dokumentu zpracovatele, ne na číslování naskenovaných textů SEA) odkazuje na „Metodický výklad k postupu příslušných úřadů při aplikaci ustanovení § 10i a ustanovení souvisejících zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí a o změně některých souvisejících zákonů (zákon o posuzování vlivů na životní prostředí), ve znění zákona č. 93/2004 Sb. (dále jen „zákon“), při posuzování vlivu územně plánovací dokumentace na životní prostředí (příloha k čj. 3131/OPVI/04)." Toto je dnes již irelevantní dokument z roku 2004, neb od roku 2004 uplynulo již 15 let a zákon č. 100 /200 I Sb. byl opakovaně novelizován. Navíc je tento dokument nezveřejněný. To, že kancelář doc. Loewa se možná smysluplně účastnila řízení EIA pro R52 v letech 2003–2004, z toho však tato kancelář nemůže „žít navždy". Takto zpracované posouzení SEA na základě 15 let staré ho dokumentu je nutné odmítnout jako celek už jen po této citaci.

**71. Připomínka je neopodstatněná** Připomínka k naturovému hodnocení. Uvedený metodický výklad se nevztahuje k zákonu o posuzování staveb na životní prostředí, ale je specifickým výkladem k posuzování koncepcí, resp. ÚPD a nebyl v průběhu let upravován. Poznámka: společnost LÖW & spol., s.r.o. rozhodně nežije z řízení o R52, ohledně variant dle ZÚR se na posouzení nepodílela a posuzování ÚPD na životní prostředí je zpracováno s maximálním ohledem na zdraví obyvatel, přírodu a krajinu.

**72. Připomínka je neopodstatněná** Je formulováno správně, stanovisko AOPK bylo vydáno 21.2.2019, ale kraj obdržel 29.4. 2019 a současně vydal svoje stanovisko.

**73. Připomínka je neopodstatněná** Vyhodnocení přínosu územního plánu k naplnění priorit územního plánování pro zajištění udržitelného rozvoje území obsažených v PÚR nebo ZÚR je obsahem samostatné kapitoly „E“ VVURÚ a rovněž kapitoly II.3. Odůvodnění ÚP Bavory.

<p>72. Na str. 8 dokumentu VVÚRÚ je uvedeno „Odbor životního prostředí vydal stanovisko 29.04.2019 (pod značkou S-JMK 61897/2019/0ŽP/Dah) z hlediska vlivů na životní prostředí.“ Na str. 9 dokumentu VVÚRÚ se naopak tvrdí, že „dne 29.4.2019 obdržel krajský úřad od AOPK stanovisko dle § 45i zákona č. 114/ 1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny (dále jen zákon o ochraně přírody), ve znění pozdějších předpisů k návrhu zadání územního plánu Bavy v tom smyslu, že výše uvedená koncepce může mít významný vliv na příznivý stav předmětu ochrany nebo celistvost evropsky významné lokality a ptačí oblasti (č. j. 00304/JM/19 ze dne 2 1.02.2019).“ Toto je nutno objasnit.</p> <p>73. Na str. 8 dokumentu VVÚRÚ je uvedeno, Návrh územního plánu Bavy naplňuje vybrané republikové priority územního plánování pro zajištění udržitelného rozvoje území." , Toto však není nijak doloženo. Je tedy založena nepřezkoumatelnost SEA a dokument musí být přepracován.</p> <p>74. Na str. 8 dokumentu VVÚRÚ je odkazováno na soulad návrhu ÚP Bavy se ZÚR JMK. Toto je nesprávné tvrzení, neboť návrh ÚP pracuje s nepřipustným přístupem, že objekty pro D52 mohou být umístovány i mimo koridor vymezený v ZÚR JMK a v některých místech křižovatkách) je plocha pro dopravu přímo v rozporu s koridorem dle ZÚR JMK.</p> <p>75. SEA odkazuje na v roce 2016 vydané Opatření obecné povahy – PZKO zóna Jihovýchod. Toto PZKO je však nutné vnímat v kontextu rozsudku NSS, kterým byl zrušen PZKO po aglomeraci Brno. Tento právní pohled je však ignorován.</p> <p>76. Na str. 19 SEA je odkazováno na PZKO zóna Jihovýchod, avšak zcela nekonkrétně. To je naprosto nedostatečné.</p> <p>77. Na str. 19 SEA je odkazováno na PZKO zóna Jihovýchod a je tvrzeno, že „Některé z cílů ve vztahu k životnímu prostředí byly do návrhu ÚP Bavy zapracovány v přiměřeném rozsahu a dle možností s ohledem na udržitelný rozvoj území.“. Toto je nejen zcela nekonkrétní, ale toto tvrzení je i v rozporu s obsahem návrhu ÚP Bavy. Není zde zapracováno nic z hlediska mobilních zdrojů znečištění z D52.</p> <p>78. Odkazy na PÚR a další státní politiky a podobné dokumenty na str. 14–19 pouze odkazují na názvy kapitol těchto dokumentů a uvádí, že mají vazbu ÚP Bavy, ale zůstávají v tomto ohledu na naprosto nekonkrétní úrovni, takže tato část SEA je prakticky nepoužitelná. Toto je ukázkou naprosto nepřijatelných postupů zpracovatele SEA a je to důvodem pro kompletní přepracování SEA.</p> <p>79. Zpracovatel SEA evidentně „recykluje" podobně nekonkrétní text z jiných hodnocení SEA – viz např. odkaz</p>	<p>74. <b>Přípomínka je neopodstatněná:</b> Mylné tvrzení. Viz odůvodnění k připomínkám č. 30, 31, 32.</p> <p>75. <b>Přípomínka je neopodstatněná:</b> Nicméně Opatření obecné povahy – PZKO zóna Jihovýchod zrušeno nebylo.</p> <p>76. <b>Přípomínka je neopodstatněná:</b> Podrobnost odpovídá obsahu územního plánu. Podrobněji nelze tuto problematiku v územním plánu řešit, s odkazem na ustanovení § 43 odst. (3) zákona č. 183/2006 Sb., podle kterého územní plán ani vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území nesmí obsahovat podrobnosti náležející svým obsahem regulačnímu plánu nebo územním rozhodnutím. Rovněž § 72 odst. 1 nového stavebního zákona č. 283/2021 Sb., v platném znění, stanovuje, cituji: „(1) Územně plánovací dokumentace nesmí obsahovat podrobnosti, které náležejí svým obsahem navazující územně plánovací dokumentaci nebo rozhodnutí.“</p> <p>77. <b>Přípomínka je neopodstatněná:</b> Data ohledně mobilních zdrojů znečištění nejsou relevantní pro SEA hodnocení, pracuje s nimi EIA.</p> <p>78. <b>Přípomínka je neopodstatněná:</b> Vyhodnocení přínosu územního plánu k naplnění priorit územního plánování pro zajištění udržitelného rozvoje území obsažených v PÚR nebo ZÚR je obsahem samostatné kapitoly „E“ VVURÚ a rovněž kapitoly II.3. Odůvodnění ÚP Bavy.</p> <p>79. <b>Přípomínka poukazuje na nesprávnost v</b></p>
--	---

<p>na změnu č. I ÚP Stošíkovice na str. 14.</p> <p>80. Numerická hodnocení v tabulkách SEA na str. 14–19 dokumentu VVURÚ jsou naprosto neodůvodněná a jako taková zcela nepřezkoumatelná. Evidentně je zde aplikována metoda „expresních“ hodnocení SEA. Toto je zcela nepřipustné a SEA musí být zcela přepracována.</p> <p>81. Na str. 22 dokumentu VVURÚ je v SEA odkaz na zákonné limity dle zákona o ovzduší, ale zpracovatelům SEA nějak uniklo, že zde vytvářejí rozpor, když zákonné limity jsou v zákoně i v evropské legislativě definovány pro jeden kalendářní rok a hodnocení SEA zcela se nepatříčně odvolává na tzv. pětileté průměry – viz poslední sloupec v tabulce. I toto dokládá, že SEA musí být zcela přepracována. Lze dodat, že tyto pětileté průměry nejsou počítány standardním způsobem a dokládá to i legenda k mapám pětiletých průměrů, jak je publikována na internetu, kde se mj uvádí:</p> <div data-bbox="383 719 1429 954" style="border: 1px solid black; padding: 5px;"> <p>Plošné mapy (v síti 1 x1 km) pětiletých průměrných koncentrací znečišťujících látek, které mají stanoven imisní limit pro roční průměrnou koncentraci, jsou spočítány v GIS z plošných map za jednotlivé roky.</p> <p>Mapy nejsou konstruovány z vypočteného průměru ročních průměrných koncentrací na jednotlivých stanicích za pět předchozích let a to zejména proto, že ne každý rok mají všechny stanice dostatek platných měření pro výpočet roční průměrné koncentrace a dále proto, že v průběhu let nastávají změny v sítích měřicích stanic.</p> </div> <p>Současně se v legendě k pětiletým průměrům uvádí, že</p> <div data-bbox="383 1023 1429 1129" style="border: 1px solid black; padding: 5px;"> <p>Pro doplnění jsou uvedeny i plošné mapy pětiletých průměrných koncentrací pro 36. max. hodnotu 24hod. průměrné koncentrace PM<sub>10</sub> a 4. max. hodnotu 24hod. průměrné koncentrace SO<sub>2</sub> (tyto imisní charakteristiky zákon o ochraně ovzduší nevyžaduje).</p> </div> <p>Zpracovatel SEA tedy zásadním způsobem pochybil.</p> <p>82. Zákon č. 201/2012 Sb. ve věci pětiletých průměrů je v rozporu se závaznou evropskou Směrnicí Evropského parlamentu a rady 2008/50/ES ze dne 2 I. 5. 2008 o kvalitě vnějšího ovzduší a čistším ovzduší pro Evropu. Tato závazná evropská legislativa nepřipouští „mas kovat“ existující překročení v některých kalendářních letech průměrováním s hodnotami s léty jinými, kdy k překročení nedojde. V případě rozporu národní legislativy a závazné evropské legislativy se uplatní evropská legislativa. V SEA je nutné pracovat s ročními hodnotami.</p>	<p><b>textu</b>, text je opraven.</p> <p>80. <b>Připomínka je neopodstatněná:</b> Tabulka pracuje s expertními odhady jednotlivých specialistů, metodicky vysvětleno pod tabulkou. Konkrétní odůvodnění hodnocení slovně v kapitole Vlivy návrhu ÚP na jednotlivé návrhové plochy.</p> <p>81. <b>Připomínce se z části vyhovuje, text je opraven.</b> Jako zpracovatelé SEA považujeme za mnohem průkaznější z hlediska znečišťujících látek pětileté průměry, které dávají lepší představu o stavu těchto látek</p> <p>82. <b>Vypořádání připomínky</b> viz odůvodnění ad. 81</p> <p>83. <b>Vypořádání připomínky</b> viz odůvodnění ad. 81</p>
---	--

<p>83. Zpracovatel SEA místo limitu pro četnost překročení 24hodinových průměrů nesprávně použil odvozené hodnoty tzv. 36. nejvyšší hodnotu koncentrace jemného prachu frakce PM IO. Nahrazování zákonem stanoveného limitu daného počtem/četností výskytů 24 hod průměrů PM 10 s hodnotou nad 50 µg/m3 hodnotou tzv. 36. nejvyšší hodnoty nelze z hlediska posuzování dodržení zákonného limitu s odkazem na pětiletý průměr provádět. Dochází tak k průměrování fyzikálně odlišné veličiny, jednoho specifického (36. v pořadí) měření 24 hod průměru koncentrace a nepracuje se tak s veličinou, kterou definuje příloha č. 1 bod I zákona 201/2012 Sb., tj. hodnota četnosti.</p> <p>84. Zpracovateli SEA zcela uniklo, že předmětné pětileté průměry byly (bez opory v evropské legislativě) vloženy do zákona o ochraně ovzduší pouze pro konkrétní specifický účel, kterým není posuzování územních plánů. Pokud pro některé specifické úkony zákon 201/2012 Sb. stanoví další postupy, jako např. v § 11, pak tyto postupy jsou jen aplikovatelné jen pro tyto specifické úkony, tj. v § 11 pro územní řízení. Posouzení SEA není územním řízením, tedy na něj nedopadá § 11 zákona č. 201/2012 Sb., ale je nutno se držet pouze § 3 odst. 1 a Přílohy č. 1 cit. zákona, tedy ročních průměrů, a ne pětiletých průměrů.</p> <p>85. Na str. 20 dokumentu VVÚRÚ v SEA je uvedeno „Hlavními zdroji znečištění ovzduší je doprava (primární emise, resuspenze, otěry, koroze) a průmysl. Přispívají i malé zdroje (emise ze spalování fosilních a jiných paliv, zemního plynu, vznětových motorů atd.)“ Toto tvrzení je jako hodnocení SEA naprosto nepoužitelné, neb není ani doloženo ani není uvedeno, jak se týká obce Bavyry.</p> <p>86. Hodnocení znečištění ovzduší s D52 zcela absentuje.</p> <p>87. V kap. o hluku na str. 23 -24 SEA není naprosto nic o stávající hlučnosti. Přitom se má do území vložit koridor D52, kde jedním z hlavních negativních vlivů je právě hlučnost. Vytvářet hodnocení SEA bez znalosti stávajícího zatížení území znemožňuje vyhodnotit dopady realizace koncepce, návrhu ÚP Bavyry, s D52. Vyhodnocení SEA je proto nutné zcela přepracovat.</p> <p>88. Podobně neadresně je v SEA zpracováno hodnocení kap o půdě. Vyhodnocení SEA je proto nutné zcela přepracovat.</p> <p>89. Podobně neadresně je v SEA zpracováno hodnocení kap o vodě. Několik málo parametrů v tabulce na str. 23 je bez doložení zdroje informací a je velmi pochybné, že by velmi specifické území obce Bavyry mělo mít průměrné parametry Dyjsko- svrateckého úvalu. Vyhodnocení SEA je proto nutné zcela přepracovat.</p> <p>90. V kap. nazvané „likvidace odpadních vod“ na str. 27 dokumentu VVÚRÚ se v SEA uvádí odkazy na místní kanalizaci, přestože zde není zhola nic o odkanalizování záměru D52. To je zcela absurdní. Zřejmě zpracovatel hodnocení SEA zřejmě žije v představě, že splach z dálnice bude na jednu stranu dálnice stékat do oblasti</p>	<p>84. <b>Vypořádání připomínky</b> viz odůvodnění ad.81</p> <p>85. <b>Připomínka je neopodstatněná:</b> Jedná se o obecně známé údaje týkající se i posuzovaného území.</p> <p>86. <b>Připomínka je neopodstatněná:</b> Pro konkrétní záměr D52 je relevantní EIA.</p> <p>87. <b>Připomínka je neopodstatněná:</b> SEA nepracuje s hlukovými studii, ÚP dává předpoklady k dodržení hlukových limitů.</p> <p>88. <b>Připomínka je neopodstatněná:</b> Kapitola o půdě je v rámci hodnocení zpracována v několika kapitolách a vychází zejména z tříd ochrany půdy a dalších zdrojů (BPEJ – druhy půd, rozsah kultur...).</p> <p>89. <b>Připomínka je neopodstatněná:</b> Vodou se SEA hodnocení zabývá v dostatečném rozsahu, údaje jsou odpovídající koncepci.</p> <p>90. <b>Připomínka je neopodstatněná:</b> Likvidace odpadních vod nemůže být podrobně řešena ve vztahu k záměru D52, je to záležitost EIA.</p> <p>91. <b>Připomínka je neopodstatněná:</b> Podrobné hodnocení záměru D52 spadá do kompetence EIA, kdy jsou známy přesné technické parametry, předpokládaná intenzita dopravy atd.</p>
--	--

<p>NATURA 2000 a na druhou stranu D52 do prostoru Dolních Dunajovic. Vyhodnocení SEA je proto nutné zcela přepracovat.</p> <p>91. V tomto kontextu je vidět naprostou nedostatečnost předloženého hodnocení SEA. K vyhodnocení vlivů nejzávažnější změny v území, tj. realizace D52, by pro hodnocení bylo potřeba znát aspoň zásadní parametry, tj. předpokládanou intenzitu dopravy a složení dopravního proudu. Nic takového zde není ani zmíněno, takže ani není překvapením, že toto klíčové hodnocení pro dálnici D52, v SEA nebylo provedeno. Vyhodnocení SEA je proto nutné zcela přepracovat.</p> <p>92. Na str. 41 dokumentu VVÚRÚ je v SEA uvedeno „Nezbytné bude prověření problému, souvisejících s ochranou zdraví obyvatel (hluková zátěž, imisní situace) jako podmiňujícím faktorem využití a uspořádání území, záměry musí být projednány s věcně a místně příslušným orgánem ochrany veřejného zdraví“. Tato hodnocení/prověření měla být provedena v hodnocení SEA, ale zde absentují. Hodnocení SEA je tedy naprosto neúplné a musí být zpracováno znova a zjevně jiným zpracovatelem, neb to, co je obsahem SEA pro tyto typy zátěže území a obyvatelstva vzbuzuje důvodné obavy, že zpracovatel není pro tento typ hodnocení kvalifikován.</p> <p>93. Na str. 41 dokumentu VVÚRÚ je v SEA uvedeno „Zpráva o uplatňování ÚP Bavyry“ bohužel nebyla před zadáním nového ÚP zpracována“. Absence tohoto dokumentu po více než 10 letech platnosti stavebního zákona je závažnou procesní chybou. Tento dokument je nutno zpracovat a ÚP Bavyry bude možno pořizovat až bude řádně projednán a schválen.</p> <p>94. V tabulkách na str. 36 - 38 absentuje sloupec o vlivech na hlučnost a na znečištění ovzduší (obyvatelstvo, ovzduší a veřejné zdraví). Není tedy posouzen vliv D52.</p> <p>95. Také kumulativní a synergické vlivy se u návrhu územního plánu Bavyry nejsou v SEA řádně zpracovány. Kumulativním vlivem přitom bude např. zátěž území z dálnice D52, zátěž z doprovodné komunikace 11/395 a zátěž z vnitro-areálové dopravy v obci Bavyry, atd.</p> <div style="border: 1px solid black; padding: 5px;"> <p>96. Na str. 37 - 38 dokumentu VVÚRÚ je v SEA uvedeno, že <i>koridory dopravní infrastruktury</i> budou mít <b>významný negativní vliv</b> na krajinný ráz. „<b>Významný negativní vliv</b>“ (hodnocení -2) je nepochybně důvodem <b>k odmítnutí D52</b> stejně tak jak při pro hodnocení -2 byla vyloučena řada dílčích změn a návrh ÚP Bavyry byl zúžen na pouze část A. Nelze měřit dvojím metrem. <b><u>Bud' to budou připuštěny všechny dílčí změny nebo musí být z varianty A vypuštěna i dálnice D52.</u></b></p> </div> <p>97. Na str. 37 VVURÚ je koridor D52 pro celkem pro pět kritérií hodnocen negativním stupněm -2“. Takto závažně ohrožující záměr nemohl být v SEA doporučen, ale měl být navržen k vypuštění. Protože se tak nestalo, tak je nutno přepracovat celý závěr hodnocení SEA. Dokument SEA není k tomu, aby se v jeh těle pouze</p>	<p>92. <b>Vypořádání připomínky:</b> ad. 91</p> <p>93. <b>Připomínka je neopodstatněná:</b> Netýká se SEA hodnocení.</p> <p>94. <b>Vypořádání připomínky:</b> Do tabulky bude doplněn sloupec veřejné zdraví.</p> <p>95. <b>Vypořádání připomínky:</b> Kumulativní a synergické vlivy budou doplněny v hodnocení SEA.</p> <p>96. <b>Vypořádání připomínky:</b> U významných negativních vlivů jsou navržena kompenzační opatření a budou doplněna v upraveném hodnocení.</p> <p>97. <b>Vypořádání připomínky:</b> ad. 96</p> <p>98. <b>Vypořádání připomínky:</b> ad. 96</p> <p>99. <b>Připomínka je neopodstatněná:</b> Hodnocení koncepce nepracuje s projektovou dokumentací a konkrétní řešení</p>
---	--

	<p>dokumentoval tak významně negativně působící záměr, ale pak aby se SEA stala jen kusem papíru. Toto je zcela v rozporu se smyslem zákona č. 100/2001 Sb. a toto nemůže být tolerováno.</p> <p>98. Navíc k tato významně negativním hodnocení nejsou navržena žádná prokazatelně účinná kompenzační opatření.</p> <p>99. Na str. 43 dokumentu VVÚRÚ je v SEA uvedeno, že „Vlivem liniových dopravních staveb může dojít k ovlivnění především odtokových poměrů, rovněž provozem mohou být negativně ovlivněny podzemí vody, bude třeba navrhnout v další fázi taková opatření, aby došlo k minimálnímu ovlivnění vodohospodářských poměrů. Bude třeba rovněž dořešit technicky střel s investicemi do půdy (meliorační odvodnění), které koridor kříží ve větším rozsahu – plocha CPZ - D1. Dochází k velkému záboru ZPF stejnému pro obě varianty, a to 9,4697 ha, z toho 7,9397 ha ve tř. ochrany IT, 1,4913 ha ve tř. ochrany TV a 0,0387 ha ve tř. ochrany TV". Toto hodnocení poukazuje na závažné problémy, ale hodnocení je naprosto nedostatečné - viz např. body výše o odkanalizování dálnice D52 a nutných územně plánovacích opatřeních.</p> <p>100. Na str. 43 dokumentu VVÚRÚ je v SEA v kap. 6.9 s nadpisem „Vlivy změny územního plánu na životní prostředí - koridory dopravní infrastruktury" není naprosto nic o zátěži obyvatelstva hlukem a znečištěným ovzduším od D52.</p>	<p>100. <b>Přípomínka je neopodstatněná:</b> Je na místě uvést, že koridor pro realizaci záměru D52 (v ZÚR JMK označen jako DS04 pro realizaci záměru „D52 Pohořelice – Mikulov – hranice ČR / Rakousko“) byl v rámci pořizování ZÚR JMK podroben vyhodnocení SEA, jehož součástí bylo vyhodnocení dopadů na obyvatelstvo a lidské zdraví. V tomto vyhodnocení byly identifikovány možné negativní vlivy a stanovena „opatření k vyloučení, snížení, zmírnění nebo kompenzaci negativních vlivů“. V rámci těchto opatření je u předmětného koridoru požadováno (cit. ZÚR JMK) „optimalizovat trasu v rámci koridoru s cílem minimalizace dopadů na obytnou zástavbu (týká se zejména MÚK Pohořelice a Mikulov jih). V místech případného kontaktu s chráněnou zástavbou zajistit splnění hlukových limitů“. Jako kompenzační opatření pro lokality, kde je obtížné vlivy eliminovat, je stanoveno kompenzační opatření, a to (cit. ZÚR JMK) „po vybudování dané komunikace zamezit průjezdu tranzitní nákladní dopravy přes zástavbu přilehlých obcí (objížďení placených úseků)“.</p> <p>Konkrétní záměr realizace D52 (původně R52) byl dále v podrobnějším měřítku podroben procesu posouzení vlivů na životní prostředí a veřejné zdraví (tzv. projektové EIA) vedeném MŽP pod názvem „Rychlostní silnice R52 Pohořelice – Mikulov (Drasenhofen)“. V rámci projektové EIA bylo posuzováno několik variant vedení rychlostní komunikace (nově dálnice), kdy k variantě původně označené 1x bylo MŽP vydáno souhlasné stanovisko (tzv. stanovisko EIA) č. j. 4061/OPVI/05 ze dne 13.05.2005. Daná varianta byla postupně rozpracována v úrovni dokumentace pro územní rozhodnutí a v roce 2014 dále upřesněna tahovou studií pořízenou Ministerstvem dopravy: „Technicko-ekonomická</p>
--	--	---



<p>101. Na str. 43 - 44 dokumentu VVÚRÚ je v SEA v kap. 6.10 s nadpisem „Vlivy změny územního plánu na životní prostředí - koridory dopravní infrastruktury" není naprosto nic konkrétního o zátěži obyvatelstva hlukem a znečištěným ovzduším od D52. Zásady uváděné na str. 44 jsou zcela obecné a reálně se tedy jedná o prostor vyplňující „makulaturu" a ne o reálné hodnocení SEA.</p> <p>102. Na str. 44 dokumentu VVÚRÚ je v SEA uvedeno, že „Při umisťování nových zdrojů hluku musí být respektovány stávající i nově navrhované, resp. v územně plánovací dokumentaci vymezené, chráněné prostory definované platnými právními předpisy na úseku ochrany veřejného zdraví resp. ochrany zdraví před nepříznivými účinky hluku a vibrací.". Toto je absurdní doporučení v situaci, že žádné hodnocení z hlediska hluku D52 nebylo provedeno. SEA je nutno přepracovat.</p> <p>103. V dokumentu VVÚRÚ je v textu SEA i v hodnocení z hlediska vlivů na lokality systému NATURA 2000 je používána nesprávná terminologie, která je nejen v rozporu se zákonnými předpisy, ale také zjevně banalizuje hodnocení. V zákoně neexistuje termín „mírný vliv", pouze termín „negativní vliv" a ten je prvním stupněm při zjištění negativních vlivů a druhým stupněm významnosti je pak „významný negativní vliv". Celé odůvodnění návrhu ÚP Bavory a celé posouzení SEA i jeho část pro NATURA 2000 musí být opraveny a smí se používat pouze a výlučně terminologie daná právními předpisy.</p> <p>104. Na str. 37 dokumentu VVÚRÚ je v SEA uvedeno, že koridor CPZ-D1, tedy dálnice D52, má pouze „mírně negativní vliv" na lokality soustavy NATURA 2000. To je absurdní v situaci, která je doložena výše, že díky i jen nesprávnému vymezení koridoru pro D52 je dotčeno cca 15 ha lokality NATURA 2000. To nelze hodnotit jinak než významný negativní vliv.</p> <p>105. Na str. 47 dokumentu VVÚRÚ je v SEA je seznam návrhů opatření pro plochy bydlení, tedy pro obyvatelstvo. Je zcela absurdní, že zde není ani zmíněno žádné zmírňující nebo kompenzační opatření z hlediska hlučnosti a znečištění ovzduší díky negativním vlivům dálnice D52 – transevropského Baltsko -jad ranského koridoru TEN-T. Tyto negativní vlivy mohou být, zejména vlivy na ovzduší, nekompensovatelné. Vadou SEA však také je, že o tomto nebylo zde ani pojednáno.</p> <p>106. Na str. 48 - 49 dokumentu VVÚRÚ je v SEA je seznam návrhů opatření pro „Koridor dopravní infrastruktury" . a jako návrh opatření ze SEA je zde uvedeno „v dalších stupních projektové dokumentace vyřešit střety skladebných částí ÚSES – LEC 2 a LBC 3, biokoridoru JM04T/3 s navrhovanou komunikací a doprovodnými plochami tak, aby byla zachována migrační prostupnost krajiny (CPU-D2 - ekodukt)". Toto je nepřipustný postup, neboť vyřešení střetů částí ÚSES je povinností územního plánování.</p> <p>107. Na str. 48 - 49 dokumentu VVÚRÚ je v SEA uvedeno, že „v dalších stupních projektové dokumentace navrhnout takové řešení, aby byl vliv na krajinný ráz co nejméně významný". Toto je nepřipustný postup, neboť</p>	<p>studie v úseku R52 Pohořelice – státní hranice ČR / Rakousko“: PK Ossendorf, a. s., 04/2014 (citace ZÚR JMK). Pro tento záměr bylo následně MŽP pod č. j. 19817/ENV/16 ze dne 23.03.2016 vydáno Závazné stanovisko k ověření souladu obsahu stanoviska EIA s požadavky právních předpisů, které zapracovávají směrnici Evropského parlamentu a Rady 2011/92/EU ze dne 13. prosince 2011 o posuzování vlivů některých veřejných a soukromých záměrů na životní prostředí.</p> <p>Potenciální vlivy záměru na hlukovou situaci byly posouzeny a formou podmínek či doporučení řešeny jak v rámci SEA vyhodnocení ZÚR JMK, tak v podrobnějším měřítku v rámci výše uvedené projektové EIA. V rámci stanoviska EIA je uložena podmínka: „V dalších fázích přípravy R52, po zaměření pozemků a určení přesného rozsahu stavby, zpracovat podrobnou hlukovou studii výstavby a provozu R52 a dalších komunikací, na kterých se v souvislosti s realizací R52 významně zvýší frekvence dopravy. Výsledkem této studie bude návrh konkrétních protihlukových opatření pro zajištění hlukových limitů dle aktuálně platné legislativy...“</p> <p>101. <b>Vypořádání připomínky</b> ad. 100</p> <p>102. <b>Vypořádání připomínky</b> ad. 100</p> <p>103. <b>Připomínka je neopodstatněná:</b> Terminologie je používána správně, viz metodika k naturovému posuzování.</p> <p>104. <b>Připomínka je neopodstatněná:</b> D52 nezasahuje do biotopů, které jsou předmětem ochrany, nelze hodnotit významným negativním vlivem. Autorizovaná osoba nemůže rozhodovat</p>
--	--

otázka „ovlivnění krajinného rázu" je povinností územního plánování, které také např. musí stanovit podmínky pro následná územní řízení, tedy zde např. musí být stanovena taková opatření, aby nedocházelo k významnému negativnímu ovlivnění krajinného rázu, což např. musí obnášet podmínku zapuštění tělesa D52 pod úroveň terénu tak, aby projev existence D52 byl z hlediska krajinného rázu minimální. To znamená, že měla být stanovena podmínka pro niveletu D52 minimálně 5 m pod nejnižšími body rostlého terénu, aby i kamiony nebyly vidět a nebránily pohledům na oblast Pálavy. Toto je nutné do výroku ÚP Bavyry doplnit.

108. Na str. 48 - 49 dokumentu VVÚRÚ je v SEA uvedeno, že „u ploch pro dopravu v co největší míře navrhnout opatření, která by eliminovala negativní ovlivnění odtokových poměrů a zachovala vsak povrchové vody do půdy". Toto je nepřipustný postup, neboť otázka ochrany podzemních vod musí být v ÚP Bavyry dořešena. Není možné ponechat tuto otázku bez řádného posouzení v SEA. Jak je velmi dobře známo, tato otázka u rakouské dálnice AS představovala zásadní problém, jak z hlediska kanalizace dálnice v její trase, tak v následných otázkách dopadů na vodoteče a podzemní vody. Toto vše zahrnuje územně plánovací opatření, která nemohou být zajištěna v jiném procesu než v územním plánování. V případě rakouské AS bylo nutné vymezit plochy pro dvoj(troj)stupňové sedimentační nádrže napojené na vodoteče a vzhledem k tomu, že kondenzované splachy z tělesa dálnice při její moderní konstrukci a odkanalizování jsou vysoce agresivní, bylo dokonce nutné vymezit v území plochu pro vodní kanál délky cca 15 km, aby tyto vody po jejich vyčištění mohly být vypouštěny do vodoteče, kde je celoročně dostatečný průtok, neb nejbližší vodoteče k dálnici AS tento garantovaný průtok neměly. Vzhledem k tomu, že z tohoto hlediska je situace na straně Mikulovska velmi podobná situace jako na straně Falkensteinska, je nutné ÚP Bavyry dopracovat o všechna územně plánovací opatření pro D52. Nelze vymezit koridor pro D52 bez těchto územně plánovacích opatření. To není problematika, která by mohla být řešena v územních řízeních. Je pravdou, že v ČR je se splachem z dálnic menší zkušenost než v Rakousku, ale to neznamená, že toto je možné podceňovat. V Rakousku jsou dokumentovány i případy fatálního znečištění z dálnic, např. případ, kdy jak to bylo výstižně publikováno, v potoce byla voda slanější než v moři - a vedlo to k totálnímu vychcípání ryb v rybníce na předmětné vodoteči. Tato územně plánovací opatření pro D52 je nutné do výroku ÚP Bavyry doplnit, řádně odůvodnit a s použitím principu předběžné opatrnosti dle § 13 zákona o ochraně přírody s rezervou naddimenzovat. Pokud by se ukázalo, že řešení otázky odkanalizování D52 narazí na problém nedostatečně vydatných místních vodotečí, bylo by nutné nadmístní řešení přenechat Aktualizaci ZÚR JMK. Nepochybně by řešení bylo složitější, i kvůli kvalitě vod Mušovských jezer a nutnosti jejich ochrany vzhledem k lokalitám systému NATURA 2000, a to jak PO tak EVL.

109. Na str. 49 dokumentu VVÚRÚ je v SEA uvedeno plnění cílů dle dokumentu Státní politika životního prostředí, Je zde bod „1.1 Zajištění ochrany vod a zlepšování jejich stavu", na který je zde reagováno, že „Územní plánu řeší ochranu vod i zlepšení jejího stavu přiměřeně vhodnými nástroji územního plánování". Toto je zcela absurdní text pro SEA pro koncepci, kde je zahrnuta i dálnice D52. Ochrana pro splachové vody / odkanalizování dálnice byla zde zcela zanedbána. Cíl dle dokumentu Státní politika životního prostředí tedy není naplňován.

jinak než dle nastavených kritérií pro hodnocení.

105. Přípomínka je neopodstatněná: V hodnocení jsou uvedeny podmínky hygienických limitů, které musí být i u ploch bydlení splněny.

106. **Přípomínka je neopodstatněná** Technické řešení střetu skladebných částí ÚSES – LBC 2 a LBC 3, biokoridoru JM04T/3 s navrhovanou komunikací není předmětem územního plánu. Podmínka obsažená v ÚP odpovídá podrobnosti řešení a obsahu územního plánu. Podrobněji nelze tuto problematiku v územním plánu řešit, s odkazem na ustanovení § 43 odst. (3) starého stavebního zákona č. 183/2006 Sb., podle kterého územní plán ani vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území nesmí obsahovat podrobnosti náležející svým obsahem regulačnímu plánu nebo územním rozhodnutím, ale i § 72 odst. 1 nového stavebního zákona č. 283/2021 Sb., v platném znění, citují: „(1) Územně plánovací dokumentace nesmí obsahovat podrobnosti, které náležejí svým obsahem navazující územně plánovací dokumentaci nebo rozhodnutí.“

107. **Přípomínka je neopodstatněná:** ad.106.

108. **Přípomínka je neopodstatněná:** ad.106. Viz. EIA R52 Pohořelice – Mikulov – podrobnější k R52, část vyhodnocení Natura 2000.

109. **Přípomínka je neopodstatněná:** Jedná se o konstataci ve vztahu ke koncepčním materiálům, ne o rozbor jednotlivostí.

110. **Přípomínka je neopodstatněná:** Jedná se o konstataci ve vztahu ke koncepčním materiálům, ne o rozbor jednotlivostí

<p>110. Na str. 49 dokumentu VVÚRÚ je v SEA uvedeno plnění cílů dle dokumentu Státní politika životního prostředí, Je zde bod „2.1 Snižování emisí skleníkových plynů a omezování negativních dopadů klimatické změny, na který je zde reagováno, že „Irelevantní pro územní plánování“. Toto je zcela absurdní text pro SEA pro koncepci, kde je zahrnuta i dálnice D52, která je významným zdrojem emisí CO2. Cíl dle dokumentu Státní politika životního prostředí tedy není naplňován.</p> <p>111. Na str. 49 dokumentu VVÚRÚ je v SEA uvedeno plnění cílů dle dokumentu Státní politika životního prostředí, Je zde bod „3.2 Zachování přírodních a kulturně- historických hodnot krajiny a jejích přirozených funkcí“, na který je zde reagováno, že „Hodnoty krajiny i její přirozené funkce budou narušeny. Jedná se především o možné negativní narušení krajinného rázu“. Toto je zcela absurdní text pro SEA pro koncepci, kde je zahrnuta i dálnice D52, která je v SEA označena hodnocením - 2, tj. významným negativním vlivem na krajinný ráz. Zde je nekonzistentně konstatováno jen „možné negativní narušení krajinného rázu“. Cíl dle dokumentu Státní politika životního prostředí tedy není naplňován.</p> <p>112. Na str. 52 dokumentu VVÚRÚ je v SEA uvedeno pro Okruh 6: Doprava, že „cílem je minimalizace negativních dopadů staveb, provozování a rozvoje dopravních cest se zájmy ochrany přírody a krajiny.“ A že „Návrh koordinuje záměry koncepce rozvoje dopravy v Jihomoravském kraji se zájmy ochrany přírody a krajiny v řešeném území“ a specificky je poukázáno na to, že „Návrh územního plánu zpřesňuje koridor pro dálnici D52, DS04 - D52 - Pohořelice - Mikulov - hranice ČR/ Rakousko (koridor plochy dopravy) označený v územním plánu CPZ-DI. Návrh ÚP Bavyry vedle toho vymezuje další koridory CPU-DI, CPU-D2, CPU-D3. “. Toto je zcela absurdní text v SEA v kontextu výše doloženého významného negativního vlivu dálnice D52 na krajinný ráz a na celistvost lokality systému NATURA 2000 (tedy také významný negativní vliv) a bez řádného posouzení vlivu na hlučnost, znečištění ovzduší a veřejné zdraví (kde všude má D52 negativní a možná i významný negativní vliv). SEA je nutné přepracovat jako celek.</p> <p>113. Zcela absurdní je i text SEA na str. 53 dokumentu VVÚRÚ, kde je uvedeno , že „K vyhodnocení naplňování územního plánu na složky životního prostředí je navržen systém monitoringu, pomocí kterého bude v pravidelných intervalech vyhodnocována realizace územního plánu.“. Monitoring není možno provádět smysluplně, pokud není znám výchozí stav, a ten jak pro hlučnost , tak pro znečištění ovzduší nebyl v SEA řádně popsán.</p> <p>114. Zcela absurdní je i text SEA na str. 53 dokumentu VVÚRÚ , kde je uvedeno, že „Zhotovitel posouzení SEA doporučuje využití indikátorů pro Výskyt oblastí se zhoršenou kvalitou ovzduší, překračování imisních limitů“. Jistě takový monitoring pro budoucnost dává smysl, nicméně tento monitoring není ve výroku opatření obecné povahy respektován a navíc je absurdní, že vyhodnocení těchto indikátorů nebylo provedeno v již v SEA pro stávající a predikovaný stav. Monitoring je nutno doplnit do výroku a celá SEA se musí přepracovat, aby</p>	<p>111. <b>Přípomínka je neopodstatněná:</b> Jedná se konstataci ve vztahu ke koncepčním materiálům, ne o rozbor jednotlivostí</p> <p>112. <b>Přípomínka je neopodstatněná:</b> Jedná se konstataci ve vztahu ke koncepčním materiálům, ne o rozbor jednotlivostí</p> <p>113. <b>Přípomínka je neopodstatněná:</b> Monitoring je určen pro různé organizace a orgány statní správy, které disponují s nezbytnými daty k monitoringu.</p> <p>114. <b>Přípomínka je neopodstatněná:</b> Je absurdní požadovat po hodnocení koncepce vyhodnocení indikátorů, když data spravují různé organizace a orgány, a ne zhotovitel SEA.</p> <p>115. <b>Přípomínka je neopodstatněná:</b> Je absurdní požadovat po hodnocení koncepce vyhodnocení indikátorů, když data spravují různé organizace a orgány, a ne zhotovitel SEA.</p> <p>116. <b>Přípomínka je neopodstatněná:</b> Je absurdní požadovat po hodnocení koncepce vyhodnocení indikátorů, když data spravují různé organizace a orgány, a ne zhotovitel SEA.</p> <p>117. <b>Přípomínka je neopodstatněná:</b> Požadované rozhodování v plochách a koridorech je rámcově stanoveno a je na podrobnější dokumentaci, jak požadavky budou zapracovány. EIA navazuje na předložené řešení.</p> <p>118. <b>Vypořádání připomínky:</b> Zmírňují a kompenzační opatření budou doplněny v upraveném hodnocení SEA.</p>
---	--

<p>byly doplněny scházející části posouzení.</p> <p>115. Zcela absurdní je i text SEA na str. 53 dokumentu VVÚRÚ, kde je nekonkrétně uvedeno, že „Zhotovitel posouzení SEA doporučuje využití indikátorů, pro .... Míra znečištění povrchových a podzemních vod". Jistě takový monitoring pro budoucnost dává smysl, zejména pro sledování správné funkce odkanalizování D52, nicméně není tento monitoring ve výroku opatření obecné povahy respektován. Monitoring je nutno doplnit do výroku a celá SEA se musí přepracovat.</p> <p>116. Zcela absurdní je i text SEA na str. 53 dokumentu VVÚRÚ, kde je uvedeno, že „Zhotovitel posouzení SEA doporučuje využití indikátorů pro .... Podíl území s překročenými mezními hodnotami (případně počet osob zasažených překročenými mezními hodnotami) hlukové expozice". Jistě takový monitoring pro budoucnost dává smysl, nicméně tento monitoring není ve výroku opatření obecné povahy respektován a navíc je absurdní, že vyhodnocení těchto indikátorů nebylo provedeno v již v SEA pro stávající a predikovaný stav. Monitoring je nutno doplnit do výroku a celá SEA se musí přepracovat, aby byly doplněny scházející části posouzení.</p> <p>117. Na str. 53 dokumentu VVÚRÚ je v SEA spekulováno o vazbě na proces EJA. To je nepřipustné. Návrh požadavků na rozhodování ve vymezených plochách a koridorech z hlediska minimalizace negativních vlivů na životní prostředí a specificky koridorech dopravní infrastruktury musí být navrženo v SEA a zahrnuto do výroku v opatření obecné povahy. To je nutné doplnit a SEA je nutné jako celek přepracovat.</p> <p>118. Na str. 54 dokumentu VVÚRÚ je v SEA v kapitole 12 tvrzeno, že „Cílem SEA hodnocení je identifikovat kladné i záporné vlivy na životní prostředí a veřejné zdraví. V případě, že je identifikován negativní vliv a neexistuje alternativní řešení, musí být navržena". Tento cíl nebyl naplněn a žádná zmírňující a kompenzační opatření „zmírňující a kompenzační opatření" nebyla pro zahrnutí dálnice D52 navržena. To musí být napraveno a celá SEA musí být přepracována.</p> <p>119. Na str. 54 dokumentu VVÚRÚ je v SEA v kapitole 12 tvrzeno, že „Zdraví obyvatelstva je obecně posuzováno vzhledem k nejvýše přípustným limitům (znečištění ovzduší, hluku) a riziku poškození veřejného zdraví krátkodobým či dlouhodobým působením určitého faktoru na člověka.". Toto nebylo pro zahrnutí dálnice D52 provedeno. To musí být napraveno a celá SEA musí být přepracována.</p> <p>120. Na str. 55 dokumentu VVÚRÚ je v SEA v kapitole 12 tvrzeno, že „Hodnocení vlivu na životní prostředí bylo provedeno separátně dle složek životního prostředí (zdraví obyvatel, voda, půda, příroda a krajina, biota). Intenzita nalezeného vlivu byla hodnocena ve stupnici jako: významný vliv, mírný vliv až zanedbatelný vliv.". Toto hodnocení nebylo pro zahrnutí dálnice D52 provedeno a pokud je někde uváděno hodnocení na stupnici - 2 ... 0 +2, pak je to hodnocení věcně nedoložené, což je naprosto nepřipustné. To musí být napraveno a celá SEA musí být přepracována.</p>	<p>119. <b>Přípomínka je neopodstatněná:</b> Veřejné zdraví obyvatel je sledováno především ve vztahu k hygienickým limitům, které musí být dodrženy.</p> <p>120. <b>Vypořádání připomínky:</b> Hodnocení bylo provedeno i na koridor D52, bude doplněno o veřejné zdraví.</p> <p>121. <b>Vypořádání připomínky:</b> ad. 120</p> <p>122. <b>Vypořádání připomínky:</b> V případě množství pochybení se jedná jen o spekulace, hodnocení SEA bude doplněno na základě požadavků dotčených orgánů a připomínek.</p> <p>123. <b>Vypořádání připomínky:</b> SEA a Natureové hodnocení nevydávají stanovisko, pouze mají doporučující charakter pro orgány státní správy k vydání stanoviska.</p> <p>124. <b>Vypořádání připomínky:</b> Závěr uvádí,</p>
---	---

<p>121. Na str. 55 dokumentu VVÚRÚ je v SEA v kapitole 12 tvrzeno, že „Vliv na veřejné zdraví bylo rámcově posuzováno s ohledem na imisní a hlukové zatížení“. Toto hodnocení nebylo pro zahrnutí dálnice D52 provedeno a pokud je někde uváděno hodnocení na stupnici - 2 ... 0 + 2, pak je to hodnocení věcně nedoložené, což je naprosto nepřipustné. To musí být napraveno a celá SEA musí být přepracována.</p> <p>122. Za situace, kdy je dokumentováno mimořádné množství pochybení v hodnocení SEA a hodnocení z hlediska NATURA 2000, není možno navázat na kapitolu „Závěr včetně závěrečného stanoviska" a celá SEA musí být přepracována, jakož i hodnocení NATURA 2000.</p> <p>123. Nelze souhlasit s „doporučovacím" stanoviskem SEA, a to ani pro variantu A, když i z hlediska NATURA 2000 nebylo hodnocení řádně provedeno a místo smysluplného závěru a návrhu zmírňujících a kompenzačních opatření je do závěrečné kap. 13 na straně 60 dokumentu VVÚRÚ je v SEA vložen text, který nenaplnuje požadavky na jednoznačné a srozumitelné hodnocení NATURA 2000 a je zde uvedeno k D52: „V případě návrhových koridorů souvisejících s dálnicí D52 se jedná o podobné, problematicky zmírnitelné negativní vlivy, tj. zabor a likvidace biotopů předmětu ochrany a další nárůst jejich rušení, ovšem ve větším měřítku a na méně významných lokalitách. I zde je jednoznačně nutné provést likvidaci stávajících dřevinných porostů mimo jarní období hnízdění ptáků, tj. minimálně mimo březen- červen, ideálně zcela mimo vegetační období. Navíc zde přistupuje významné riziko zvýšení střelil ptačích druhů s dopravními prostředky během výstavby a zejména provozu dálnice. Součástí realizačního projektu stavby v celém rozsahu (i mimo řešené území) by měly být opatření k předcházení a minimalizaci úhynů v důsledku kolizí. Možnosti takovýchto opatření je nutné zpracovat ve spolupráci s ornitology zabývajícími se touto problematikou (ČSO, AOPK)."</p> <p>124. Nelze souhlasit s „doporučovacím" stanoviskem SEA na str. na straně 55 dokumentu VVÚRÚ, kde je „Z hlediska komplexního zhodnocení návrhu územního plánu Bavy vzhledem k současnému a výhledovému stavu jednotlivých složek životního prostředí a s přihlédnutím ke všem souvisejícím skutečnostem, lze konstatovat, že návrh územního plánu Bavy v variantě A je akceptovatelný po uskutečnění následujících opatření: ...". To je úplně absurdní závěr. Cílem hodnocení SEA a závěrem má být návrh souhlasného nebo nesouhlasného stanoviska doloženého, že koncepce po realizaci nepřekročí zákonem dané limity zatížení území a obyvatelstva, atd. Nic takového se nestalo a celé posuzování SEA bylo zcela zmařeno.</p> <p>125. Je nepravdivým tvrzením na str. 57 dokumentu VVÚRÚ, kde se pro hodnocení z hlediska NATURA tvrdí, že „Hodnocená koncepce ve variantě A nemá významný negativní vliv na celistvost a předměty ochrany PO Pálava" . Lze např. odkázat na výše doložené narušení celistvosti PO Pálava díky chybně vymezenému koridoru D52 a doprovodné komunikace 11/395 , v možném rozsahu cca 15 ha.</p> <p>126. Nelze souhlasit se závěrem a návrhem zmírňujících a kompenzačních opatření ze strany 60 - 61 dokumentu VVÚRÚ, kde je v hodnocení NATURA 2000 je vložen text, který nenaplnuje požadavky na</p>	<p>že koncepce ÚP Bavy je akceptovatelná ve variantě „A“ a stanovuje případná opatření.</p> <p>125. <b>Vypořádání připomínky:</b> ad. 104</p> <p>126. <b>Vypořádání připomínky:</b> ad. 104</p> <p>127. <b>Vypořádání připomínky:</b> ad. 104</p> <p>128. <b>Vypořádání připomínky:</b> ad. 104</p> <p>129. <b>Vypořádání připomínky:</b> ad. 104</p>
---	---

jednoznačné a srozumitelné hodnocení NATURA 2000 a je zde uvedeno k D52: „V případě návrhových koridorů souvisejících s dálnicí D52 se jedná o podobné, problematicky zmírnitelné negativní vlivy, tj. zábor a likvidace biotopů předmětů ochrany a další nárůst jejich rušení, ovšem ve větším měřítku a na méně významných lokalitách. I zde je jednoznačně nutné provést likvidaci stávajících dřevinných porostů mimo jarní období hnízdění ptáků, tj. minimálně mimo březno-červen, ideálně zcela mimo vegetační období. Navíc zde přistupuje významné riziko zvýšení střetů, ptačích druhů s dopravními prostředky během výstavby a zejména provozu dálnice. Součástí realizačního projektu stavby v celém rozsahu (i mimo řešené území) by měly být opatření k předcházení a minimalizaci úhynů v důsledku kolizí. Možnosti takovýchto opatření je nutné zpracovat ve spolupráci s ornitology zabývajícími se touto problematikou (ČSO, AOPK).“

127. Je možné v podstatě souhlasit s obecným textem ze strany 70 dokumentu VVÚRÚ, kde je v hodnocení NATURA 2000 uvedeno „Vlivy koncepce ÚP Bavory na dotčenou PO spočívají v kladném či záporném působení návrhových ploch a koridorů, příp. jiných dílčích součástí ÚPD na její předměty ochrany a celistvost. Vyhodnocení bylo prováděno ve smyslu, jak daná plocha s rozdílným způsobem využití může ovlivňovat předměty ochrany a celistvost PO. Možné vlivy jsou odvozovány od realizací budoucích záměrů v prostoru návrhových ploch s rozdílným způsobem využití. Jedná se tedy o vyhodnocení potenciálních vlivů, které vyplývají z navrhovaného způsobu využití ploch. Předpokládané přímé vlivy mohou působit bezprostředně na předměty ochrany PO, případně na její celistvost, nepřímé vlivy pak na ně mohou působit prostřednictvím změn složek životního prostředí v souvislosti s využíváním ploch (ovzduší, půda, voda, hluk, biota, krajinná struktura atd.). Rozlišení přímých a nepřímých vlivů nemusí být vždy jednoznačné. Důležitější z hlediska hodnocení je, zda k ovlivnění může dojít a jak bude významné“. Tento přístup k hodnocení však nebyl dodržen a zejména hodnocení D52 na lokality soustavy NATURA 2000 není takto provedeno. Koridor transevropské dálnice D52, transevropského Baltsko-jadranského koridoru TEN-T, kdy vozidla kamionové dopravy pojedou v jednotkách metrů od hranice lokality PO Pálava, a to v délce cca 2700 jen v rámci správního území obce Bavory, je samo o sobě významným negativním vlivem a narušením celistvosti PO Pálava.

128. Na str. 70 dokumentu VVÚRÚ je v hodnocení NATURA 2000 uvedeno „U konkrétních záměrů, u kterých existují pochybnosti o jejich možném ovlivnění lokalit soustavy Natura 2000, musí proběhnout podrobnější hodnocení v rámci procesu EIA. Týká se to především koridorů pro vedení dálnice D52 po hranici PO v trase silnice 1/52 (CPZ-D1, CPU-D1, D2, D3). a související technické infrastruktury (K-T01, K-T02). Výsledná míra negativního ovlivnění PO projektem rozporuplné dálnice bude nemálo záviset nejen na technickém řešení samotné stavby a úpravě okolních pozemků, ale i na způsobu výstavby a načasování jejích jednotlivých fází. Rovněž způsob a realizace opatření k eliminaci střetů s ptáky během provozu bude pro míru výsledného ovlivnění významné“. Toto dokládá, že posuzovatel z hlediska NATURA 2000 nepochopil, co je jeho úkolem, a to provedení řádného posouzení a ne odkazování tohoto posouzení někam do budoucna. Posouzení z hlediska NATURA 2000 se tedy musí zpracovat.

129. Je správné, že posouzení z hlediska NATURA 2000 na str. 73 dokumentu VVÚRÚ uvedlo: „Rizikovými

130. Vypořádání připomínky: ad. 104

faktory pro populace některých předmětů ochrany zůstává výstavba a následný provoz problematické dálnice D52 a nově i snahy o změnu výšky nadřazení Střední nádrže a její manipulační řád." , zásadním probléme však je, že po této počáteční identifikaci problému nenásledovalo ani řádné hodnocení ani stanovení zmírňujících a kompenzačních opatření. Proto se posuzování z hlediska NATURA 2000 musí opakovat. Toto posouzení je zásadní způsobem vadné i proto, že toto posouzení musí být i kvantitativní. Toto jednoznačně v rozsudku, kterým byly zrušeny ZÚR JMK v roce 2012, uvedl NSS v bodě 80: „Nejvyšší správní soud ovšem musel dát navrhovatelům plně zapravdu v tom, že ZÚR neobsahují žádné hodnocení kumulativních a synergičtých vlivů. Odpůrce setrval pouze u definice možných lokalit jejich výskytu, ale jejich posouzením (zhodnocením dopadů a závažnosti po stránce kvantitativní a kvalitativní) se vůbec nezabýval".

Dále pak NSS uvedl „Svědék RNDr. L. K. potvrdil, že došlo pouze k identifikaci možných kumulativních vlivů, přičemž za vyhodnocení těchto vlivů považoval zakreslení těchto vlivů do výkresu č. 6. Označil-li svědek tento způsob hodnocení za primitivní, soud konstatuje, že ani takové kvality nebylo v projednávaném případě dosaženo, neboť se fakticky o žádné hodnocení nejedná Přístup zpracovatele VURÚ a odpůrce k této otázce lze bez nadsázky označit za formalistický, zcela ignorující smysl zákonné úpravy".

130. Nelze souhlasit s hodnocením z hlediska NATURA 2000 na str. 80 dokumentu VVÚRÚ, kde je v hodnocení NATURA 2000 pro „Koridory dopravní infrastruktury - silniční (CPZ-D1, CPU-D1, CPU-D2, CPU-D3) " uvedeno „Jedná se o upravené a zvětšené návrhové koridory pro dálnici D52 trasované po hranici PO (původní byly vymezeny pro R52) a související technickou infrastrukturu, které zasahují i do potenciálně vhodných biotopů předmětů ochrany PO. Rovněž existuje možnost zvýšení rizika usmrcení v souvislosti s výstavbou i následným provozem problematické dopravní stavby. Na koncepční úrovni dílčího úseku záměru, který není v ÚPD nijak blíže specifikován, nelze jednoznačně předpokládat významně negativní ovlivnění místních populací předmětů ochrany PO. Adekvátní posouzení reálných vlivů záměru je však možné komplexně vyhodnotit v celém rozsahu až na úrovni projektové dokumentace dopravní stavby v rámci procesu EIA." . Je absurdním tvrzením hodnotitele, který zvažuje významný negativní vliv a uvede, že jej nemůže zde stanovit, že by potřeboval, aby hodnocení proběhlo až v celém rozsahu D52 (tedy od Mikulova po Pohořelice?) . Přitom úsek minimálně 1600 m, kde lokalita PO Pálava hraničí po několika metrech od asfaltové plochy dálnice , se mu nezdá dost velký. Posuzovatel se zde zcela mýlí, neboť tento úsek je dostatečné (až příliš) dlouhý, aby bylo možno vyslovit hodnocení. Je přitom nepochybné, jak je doloženo výše, že zde díky chybně vymezenému koridoru D52 a doprovodné komunikace II/395 dochází k narušení celistvosti PO Pálava v ploše cca 15 ha. Na jedné straně posuzovatel na str. strany 70 dokumentu VVÚRÚ v hodnocení NATURA 2000 podrobně uvádí, co je nutno vnímat jako narušení celistvosti lokality NATURA 2000: „Vlivy koncepce Zm. ÚP Bavy na dotčenou PO spočívají v kladném či záporném působení návrhových ploch a koridorů, příp. jiných dílčích součástí ÚPD na její předměty ochrany a celistvost. Vyhodnocení bylo prováděno ve smyslu, jak daná plocha s rozdílným způsobem využití může ovlivňovat předměty ochrany a celistvost PO. Možné vlivy jsou odvozovány od realizací budoucích záměrů v prostoru návrhových ploch s rozdílným způsobem využití. Jedná se tedy o vyhodnocení potenciálních vlivů, které vyplývají z navrhovaného způsobu využití ploch. Předpokládané přímé vlivy mohou působit bezprostředně na předměty ochrany PO, případně na její celistvost, nepřímé vlivy pak na

131. Vypořádání připomínky: ad. 104

ně mohou působit prostřednictvím změn složek životního prostředí v souvislosti s využíváním ploch (ovzduší, půda, voda, hluk, biota, krajinná struktura atd.). Rozlišení přímých a nepřímých vlivů nemusí být vždy jednoznačné. Důležitější z hlediska hodnocení je, zda k ovlivnění může dojít a jak bude významné", přitom a jiném místě není schopen vyslovit závěr o zvažovaném významném negativním vlivu. Tento vnitřní rozpor v hodnocení je zcela diskvalifikuje a činí nepoužitelným. Nelze proto ani souhlasit s hodnocením na str. 78 - 79, kde je uvedeno:

*Hodnocení vlivu koncepce „Územní plán Bavory“ na soustavu Natura 2000*

označení	kód a funkční využití návrhové plochy či plochy přestavby /název koridoru, příp. územní rezervy	varianta	výměra (ha)	lokace na území PO Pálava nebo u její hranice ( )	pěnice vláská	strakapoud jižní	řuhýk obecný	celistvost PO Pálava
Z28	BV - bydlení venkovské	B	0,1349	PO	-1	-1	-1	-2
Z29	BV - bydlení venkovské	B	0,7480	PO	-1	-2	-1	-2
<b>Název koridoru</b>								
CPZ-D1	Koridor dopravní infrastruktury – silniční	A+B	29,1110	PO	-1	-1	-1	-1
CPU-D1	Koridor dopravní infrastruktury – silniční	A+B	0,3195	PO	0	0	0	-1
CPU-D2	Koridor dopravní infrastruktury – silniční	A+B	0,4085	PO	-1	0	-1	-1
CPU-D3	Koridor dopravní infrastruktury – silniční	A+B	0,8625	PO	0	0	-1	-1

Nelze souhlasit s tím, kdy plochy i některé poměrně malé plochy bydlení jsou hodnoceny stupněm -2" (významný negativní vliv) a vlivy z dálnice D52 generující i znečištění ovzduší mající zásadní vliv na biotopy v PO Pálava a jistě i na ptactvo jsou hodnoceny stupněm -1 (nesprávně označovaným jako „mírný negativní vliv"). To je absurdní.

131. Lze souhlasit s metodickým textem o „vyhodnocování vlivů koncepce na celistvost lokality" na str. 77, kde je uvedeno: „Celistvostí lokality rozumíme udržení její kvality z hlediska naplňování jejich ekologických funkcí ve vztahu k předmětu ochrany. Jde o schopnost ekosystémů nadále fungovat způsobem příznivým pro předměty ochrany z hlediska zachování, popř. zlepšení jejich stávajícího stavu. Z metodiky naturového hodnocení vyplývá, že je-li negativně ovlivněn předmět ochrany EVL či PO, je vždy negativně ovlivněna i jejich celistvost. Zároveň však platí, že celistvost EVL či PO může být negativně ovlivněna, ačkoliv nebyl jednoznačně vyhodnocen negativní vliv na některý z jejich předmětů ochrany. Obdobně to platí i pro vyhodnocení významnosti případného negativního vlivu. Z hlediska ovlivnění celistvosti lokalit soustavy Natura 2000 je bezesporu koncepcí potencionálně dotčena PO Pálava, na jejímž území se nachází naprostá většina návrhových ploch a koridorů. Jak již bylo výše uvedeno a zdůvodněno, některá nevhodná opatření koncepce ÚP Bavory by mohly negativně ovlivnit celistvost PO." Nelze ale souhlasit, jak tato metodika je aplikována na vliv dálnice 052. Tedy je zde jasná nekonzistence s hodnocením z str. 78:

132. **Vypořádání připomínky:** ad. 104

133. **Vypořádání připomínky:** ad. 104



Hodnocení vlivu koncepce „Územní plán Bavory“ na soustavu Natura 2000

Díleční součást koncepce	Komentář k vlivu na lokality soustavy Natura 2000	Hod.	
		A	B

I.D. KONCEPCE VEŘEJNÉ INFRASTRUKTURY (včetně podmínek pro její umístění, vymezení ploch a koridorů pro veřejnou infrastrukturu, včetně stanovení podmínek pro jejich využití)			
I.D.1. Doprava, plochy a koridory pro dopravní infrastrukturu	upravené a zvětšené koridory pro dálnici D52 (původní pro R52) a související technickou infrastrukturu zasahují i do potenciálně vhodných biotopů předmětů ochrany, rovněž zvýšení rizika usmrcení během výstavby a provozu; shodné v obou variantách	-1	-1
I.D.2. Technická infrastruktura, plochy a koridory pro technickou infrastrukturu	bez identifikovatelného vlivu	0	0

132. Na str. 84 dokumentu VVÚRÚ, tj. v hodnocení NATURA 2000 je uvedeno: „Z aktuálních, konkrétních záměrů je z hlediska očekávaných vlivů jednoznačně nejproblematičtější plánovaná výstavba dálnice D52, schvalovaná jako rychlostní komunikace R52. V rámci procesu EIA bylo k záměru ve var. Ix vydáno souhlasné stanovisko MŽP v roce 2005 (č. j.: 4061/0PVU05) a následně závazné stanovisko k ověření souladu v roce 2016 (č. j.: 19817/ENV I 16). Jejich součástí je celkem pět „podmínek souhlasného stanoviska z hlediska vlivů na lokality soustavy Natura 2000“, z nichž jsou pro PO Pálava relevantní v podstatě jen dvě: 2. a 4. - ztráty či poškození vzrostlé rozptýlené zeleně (biotop strakapouda jižního) a vysokých křovin (biotop pěníce vlašské) ve volné krajině PO kompenzovat náhradními výsadbami místně původními druhy stromů, resp. keřů. Přestože nebyly řešeny další možné vlivy (např. nevhodné načasování výstavby či střety během provozu apod.) byl u záměru vyloučen významný negativní vliv.“ Je odtud zřejmé, že významný negativní vliv byl vyloučen bez posouzení všech vlivů. To je zásadním pochybením.

133. Na str. 84 dokumentu VVÚRÚ, tj. v hodnocení NATURA 2000 je uvedeno „Hlavním důvodem je, že hodnocená koncepce vytváří podmínky pro další intenzifikaci využívání území (doprava, zástavba, rekreace), která je provázána nárůstem negativních vlivů na řešené území, potažmo PO Pálava (např. zabor biotopů či změna jejich využívání, emise, hluková zátěž, rušení apod.).“ Tento text ne úplně zapadá do okolního textu, nicméně identifikuje zásadní problémy, které nebyly v hodnocení z hlediska NATURA 2000 důsledně posouzeny.

134. Posouzení z hlediska NATURA 2000 je nepřijatelné i proto, že záním způsobem neocenuje zdroje negativních vlivů, zde dálnici D52. K tomu, aby bylo možné provést smysluplné posouzení a predikovat stav po

134. Vypořádání připomínky: ad. 104

135. Vypořádání připomínky: ad. 104

136. Vypořádání připomínky: ad. 104

realizaci D52 – realizaci transevropského Baltsko-jadranského koridoru - by musel posuzovatel znát minimálně dva typy parametrů, a to intenzitu dopravy a složení dopravního proudu v rozložení dle typů vozidel a dle rozdělení den/večer/noc. Nic takového posuzovatel nedoložil, a proto jeho posouzení vlastně vůbec nehodnotí vliv dálnice D52. Hodnocení je tedy zcela nedostatečné. Hodnocení z hlediska NATURA 2000 se musí jako celek přepracovat.

135. Posouzení z hlediska NATURA 2000 je nepřijatelné i proto, že specificky pro ptačí oblast nijak nehodnotí světelný smog a vliv na ptactvo ve večerní a noční době. I zde by posuzovatel musel použít informace o predikované dopravě, ale nic takového ani nezminil. Hodnocení z hlediska NATURA 2000 se musí jako celek přepracovat.

136. Nebylo posouzeno, že v ptačích oblastech nejsou chráněni jen ptáci, ale i prostředí, kde žijí, tj. včetně prioritních biotopů.

Specificky lze uvést: Ptačí oblast Pálava, vyhlášená nařízením vlády č. 682/2004 Sb. v níž se nachází mimo jiné stanoviště 91E0\* - Smíšené jasanovo-olšové lužní lesy temperátní a boreální Evropy (Alno-Padion, Alnion incanae, Salicion albae) a stanoviště 91G0\* - Panonské dubohabřiny

\* prioritní typ evropského stanoviště. Jelikož se ve všech uvedených případech jedná o stanoviště označené symbolem „\*“, jde nepochybně o prioritní typy stanovišť. V PO je i řada dalších prioritních stanovišť (9110\*, 9180\*, 6250\*, 6240\*, 6210\*, ..) Posouzení z hlediska NATURA 2000 je tedy zásadním způsobem neúplné. Navíc nebylo možné ani z tohoto pohledu pominout posouzení z hlediska NATURA 2000 pro vliv z dálnice D52.

<p><b>14.</b> 16.11.2020 MUMI 20048417</p>	<p><b>Spolek NEBOJSA, Bavory 12, 692 01 Bavory</b></p> <p><b>Věc: Připomínky k návrhu ÚP Bavory a jeho vyhodnocení vlivů</b></p> <p>Městský úřad Mikulov vyhláškou č.j. MUNI 19025847 oznámil dne 29.9.2020 na úřední desce města Mikulov projednávání návrhu územního plánu obce Bavory dle § 50 odst. 3 stavebního zákona. Lhůta na podání je tedy do 13. 11. 2020.</p> <p>Jako spolek, jehož posláním je ochrana přírody a krajiny podáváme ve lhůtě následující připomínky k návrhu ÚP Bavory:</p> <p>Tyto připomínky podáváme i u vědomí Nálezu Ústavního soudu ze dne 30.5.2014 Sp. Zn. I. ÚS 59/14, který spolkům, jako je náš, přiznal práva dožadovat se zrušení opatření obecné povahy, např. územního plánu nebo jeho části. Náš spolek se sídlem v sousední obci, Dolních Dunajovicích, a jeho členové jsou dotčeni na svých subjektivních právech na příznivé životní prostředí, které svou činností hájí, a to záměrem dálnice D52 a nedořešením doprovodné komunikace k dálnici D52. Nezákonost návrhu ÚP Bavory se tedy dotýká naší právní sféry. Je nepochybné, že náš spolek splňuje pro nadmístní záměr D52 místní vztah, neb máme sídlo v sousední obci, na jejíž správní hranici zde napadený ÚP přivádí koridor D52. Jak uvedl Ústavní soud v předmětném nálezu, který je pramenem práva a zavazuje orgány státní správy jej respektovat. Je naopak nejen legitimní, ale i legální, aby měl [spolek] možnost brát se i v řízení o návrhu na zrušení územního plánu za ty společné zájmy občanů, které považuje za oprávněné."</p> <p>Níže uvedené zásadní připomínky se prakticky výlučně týkají ploch dopravní infrastruktury, zejména dálnice D52. Je poukazováno na zcela zásadní pochybení, a to již z úrovně ZÚR JMK. <u>Je lehké se níže uvedenými připomínkami vypořádat tak, že koridor D52 (transevropský Baltsko- jad ranský koridor TEN-T) budě z pořizování ÚP Bavory vypuštěn.</u></p> <p><b>Níže uvedené připomínky požadujeme jednotlivě vypořádat:</b></p> <p>I. Pokud má návrh ÚP Bavory reagovat na vydané ZÚR JMK, pak je nevyhnutelné reagovat přesně na jejich obsah. Tedy v daném případě nelze prostě jen provést textové změny v navrhovaném znění ÚP Bavory, ale je nutné přesně ocitovat a pro zahrnutí do ÚP uvážit tu část ZÚR JMK, která je pro správní území obce Bavory relevantní. Pro záměr DS04 „D52 Pohořelice - Mikulov - hranice ČR I Rakousko" je v bodě (82) výroku ZÚR JMK uvedeno, že se jedná o koridor šířky 200 m, včetně doprovodné komunikace. To znamená, že ÚP Bavory měl dle stavebního zákona za úkol zvážit upřesnění obou těchto záměrů, tedy jak koridoru D52, tak koridoru doprovodné komunikace. Odůvodnění vydaných ZÚR JMK na str. 172 dokládá podrobněji záměr doprovodné komunikace, kdy uvádí kritéria podmínky a jasně definuje: „obsluha území zajištěna doprovodnou komunikací 11/395 v celé délce" .</p> <p>Přitom na str. 150 téhož dokumentu se uvádí, že se jedná o „JI/395 Pohořelice - Mikulov". V návrhu ÚP Bavory tedy měl být zpřesněn a prověřen nový republikový záměr dálnice D52 a současně nový nadmístní záměr</p>	<p><b>Připomínky podatele pod č. 14 / jednotlivé dílčí x:</b></p> <p><b>1. Připomínka je neopodstatněná:</b> Koridor zpřesněný v ÚP Bavory je určen jak pro stavbu hlavní – dálnici D52 – tak i pro stavby vedlejší (související), mimo jiné i pro tzv. „doprovodnou komunikaci“. Tato komunikace se těsně přimyká k dálnici D52 a není proto účelné pro ni vymezovat samostatný koridor. V kap. I.D.1 je ostatně v podmínkách využití koridoru CPZ-D1 uvedeno, cit.: „Účel koridoru: koridor je určen pro umístění dálnice II. třídy D52 a silnice II. třídy. Koridor je vymezen nejen pro umístění stavby hlavní (D52), ale i doprovodné komunikace, dopravního zařízení a dopravního vybavení, ale i staveb vedlejších (souvisejících), jako například přeložek sítí technické infrastruktury, přeložek vodotečí a přeložek silnic III. třídy a místních a účelových</p>
--	--	---

<p>doprovodné komunikace 11/395. To se však nestalo, čímž došlo k vážné právní vadě a bez její nápravy a nového veřejného projednání (resp. nového projednání od úrovně zadání návrhu ÚP Bavory) nelze v řízení o návrhu ÚP Bavory pokračovat.</p> <p>2. Je nepřipustné, že občanům není jasně objasněn dopravní význam komunikace D52, který dle ZÚR JMK má být realizací transevropského Baltsko-jadranského silničního koridoru TEN-T se všemi s tím spojenými negativními vlivy. Toto musí být napraveno. Vzhledem k tomu, že D52 ve funkci transevropského Baltsko-jadranského silničního koridoru TEN-T, jak je vymezena v ZÚR JMK, je určena pro dálkovou / transevropskou dopravu, tedy i dopravu kamionovou, bylo naprosto nutné v územním plánování pro obec Bavory toto vyhodnocovat s plným přiznáním očekávaných intenzit dopravy a s plným přiznáním složení dopravního proudu, tedy včetně dopravy těžké nákladní a jejího rozložení do 24 hodin dne (zejména dopadu na dobu noční). V celé zveřejněné dokumentaci k návrhu ÚP Bavory nelze nalézt tyto zásadní informace a občané jsou takto uváděni v omyl. Přitom z oficiálních zdrojů, celostátních sčítání dopravy na hraničním přechodu Mikulov / Drasenhofen z let 2010 a 2016 je známo, že intenzita těžké nákladní dopravy jen za těchto 6 let narostla na 220 %, Toto je nepochybně klíčový vstupní parametr pro územní plánování a jeho zamlčení je významnou vadou a musí to být napraveno.</p> <p>3. Při zpřesňování koridoru D52 oproti ZÚR JMK je nutné ověřit, zda jsou naplněny cíle územního plánování. Podle ust. § 18 odst. 1 stavebního zákona „cílení územního plánování je vytvářet předpoklady pro vJstavbu“. Zde se ale velmi jednoduše zjistí, že koridor o šíři pouhých 200 m, na kterou odkazují jak ZÚR JMK, tak návrh ÚP Bavory nemůže vytvořit předpoklady pro výstavbu, neb tento koridor je nedostatečně široký. Není reálné pro takto chybně dimenzovaný koridor vést územní řízení a v něm D52 umístit. Koridor v ÚP nesmí vybočit z koridoru v ZÚR. Přitom plocha pro umístění záměru komunikace nesmí vybočit z plochy koridoru v ÚP. V územním řízení je přitom zákonem stanovena povinnost vymezením nejen stavbu hlavní, tedy těleso dálnice, ale i plochu ochranného silničního pásma, která je definována v ust. § 30 zákona o pozemních komunikacích a pro dálnici je definována takto: Silničním ochranným pásmem se pro účely tohoto zákona rozumí prostor ... ve vzdálenosti 100 m od osy přilehlého jízdního pásu dálnice. Tedy pro plochu pro územní rozhodnutí pro umístění dálnice je zapotřebí, aby již v ZÚR byl vymezen pás území o šířce podstatně větší než 2 x 100 m. Tedy záměr pro D52 nelze v souladu s právem do ÚP Bavory zahrnout, neb záměr je už v ZÚR JMK vymezen chybně, a toto nelze v ÚP Bavory, resp. ve ÚP Bavory, napravit.</p> <p>4. V ÚP Bavory vymezené plochy CPU-D1, CPU-D2 a CPU-D3 jsou označena zcela zavádějícím způsobem, neb se nejedná o součásti dálnice, ale o místní komunikace Tyto místní komunikace nebudou nikdy napojeny na dálniční komunikaci, ale mohou být napojeny jen na doprovodnou komunikaci „JJ/395 Pohořelice - Mikulov“, tato ale není v návrhu ÚP Bavory vymezena. Je zde tedy zásadní rozpor a ten musí být vyřešen.</p> <p>5. Odkazování na metodické doporučení MMR, jak je činěno na str. 73 odůvodnění návrhu ÚP Bavory je vzhledem k výše uvedené připomínce zcela nepřiléhavé.</p>	<p>komunikací, ekodukty...“</p> <p>2. <b>Připomínka je neopodstatněná:</b> Dopravní význam dálnice D52 je podrobně popsán v odůvodnění, v kap. II.14.2. „Silniční doprava“. Posouzení negativních vlivů dopravy bylo provedeno v SEA vyhodnocení k ZÚR JmK i v SEA k územnímu plánu.</p> <p>3. <b>Připomínka je neopodstatněná:</b> Koridor je zpřesněn na katastrální mapu v proměnlivé šířce, převážně 200 m, s místním rozšířením v místě křižovatek a souvisejících staveb. Jedná se o tzv. „prověřený koridor“, ke kterému oprávněný investor (ŘSD ČR) poskytl aktuální projektovou dokumentaci („D52 5206 Perná-st. hranice ČR / Rakousko, 5206.4 Nové Mlýny-Bavory“, DÚR, HBH projekt, 11/2018 a „Dálnice D52, stavba 5206.3 Bavory – silnice II/414 v k.ú. Bavory, Horní Věstonice, Mikulov na Moravě, Mušov, Perná“, PK Ossendorf, 2018). Obavy, že šířka koridoru bude nedostatečná pro umístění „doprovodné komunikace“, jsou liché.</p> <p>4. <b>Připomínka je neopodstatněná:</b> Vymezení i označení koridorů CPU-D1, CPU-D2 a CPU-D3 (nyní označených CPU.DS04-1, CPU.DS04-2, CPU.DS04-3) je řešeno v souladu s metodickými pokyny MMR, a to „Vymezení koridorů veřejné dopravní a technické infrastruktury v územním plánu“. Metodický pokyn mimo jiné uvádí: „Upřesněný koridor v územním plánu je koridor ze ZÚR nebo ÚRP, jehož hranice jsou v ÚP upřesněny (rozsah zmenšen) na základě katastrální mapy, zohlednění limitů využití území, prověření podrobnější dokumentací (viz prověřený koridor) a dalších informací, které dosud nebyly známy,</p>
--	--

	<p>6. Obecně lze zdůraznit, že metodické doporučení MMR, na které je odkazováno na str. 73 - 74 odůvodnění návrhu ÚP Bavory je v rozporu s právními předpisy, a tedy nelze na něj nikdy odkazovat. Jakékoliv záměry „související staveb“ k dálnici 052 a doprovodné komunikaci 11/395 umístěné mimo koridor dle ZÚR JMK nemohou být vymezovány mimo koridor dle ZÚR neboť jejich vymezením v ÚP Bavory vznikají omezení ústavou chráněných vlastnických práv, a tato lze omezit pouze zákonem a nikdy nějakým metodickým předpisem.</p> <p>7. Popis účelu ploch CPU-D1, CPU-D2 a CPU-D3, jak je uvedeno ve výroku na str. 15, je sporný. Část ploch je vlastněna soukromými subjekty a vzhledem k nemožnosti vymezit tyto plochy jako součást D52, nejedná o vyvlastnitelnou plochu, tedy i z tohoto pohledu je jejich vymezení tak jak je provedeno v návrhu ÚB Bavory nepřijatelné.</p> <p>8. Je také nepřijatelné v ÚP Bavory jakékoliv stavby související k D52 odkazovat na ZÚR JMK, neboť dikce vymezení koridoru D52 v ZÚR JMK, že zde budou stavby související, byla do ZÚR JMK vložena až po veřejném projednání v roce 2016. To je veřejně neprojednaná změna ZÚR JMK a nebylo to napraveno ani v I. Aktualizaci ZÚR JMK z roku 2020.</p> <p>9. Koridory CPU-D1, CPU-D2 a CPU-D3 by zde nemohly dokonce být vymezeny ani, kdyby ZÚR JMK obsahovala pro tyto koridory územní rezervy, neboť i územní rezervy v ZÚR musí ze zákona, dle § 36 odst. 1 věta pátá stavebního zákona, která zní „Změnit územní rezervu na plochu nebo koridor umožňující stanovené využití lze jen na základě aktualizace zásad územního rozvoje“ řešeno pouze Aktualizací ZÚR JMK. Tím spíše musí být koridor D52 měněn pouze v místech, kde ani územní rezerva není, pouze Aktualizací ZÚR JMK.</p> <p>10. Koridor pro 052 a pro komunikaci 11/395 je chybně v ZÚR JMK vymezen v prostoru areálu vlastněném „Mikros-vín, Mikulov, kom.spol.“. Je zjevné, že v tomto prostoru nelze současně umístit dálnici 052 a komunikaci 11/395.</p> <p>11. Zásadní problém s pořizováním ÚP Bavory je možné spatřovat v tom, že obsahuje dvě alternativy, A a B, a přitom jedna z alternativ není plně zpracována. Tento postup stavební zákon nezná. Tyto alternativy nevznikly z vůle zastupitelstva, které v zadání změny žádné takové „variantní“ zpracování nepožadovalo. Zpracovatel nemůže tedy dávat veřejnosti „vybrat“ z neúplně zpracovaných alternativ. Zpracovatel se musí jednoznačně vyjádřit, zda některé dílčí změny jsou nepřijatelné a pak je po vyloučení díky hodnocení SEA, včetně hodnocení NATURA 2000, prostě nemůže navrhnout. Jakési naznačování, že některá dílčí změna by snad měla „šanci“ je nepochybně nepřijatelné.</p>	<p>nebyly k dispozici při pořízení ÚRP / ZÚR nebo byly pod úrovní podrobnosti ÚRP / ZÚR. Upřesnění vymezuje koridor pro budoucí umístění optimální trasy liniové stavby, pokud možno včetně vedlejších (souvisejících) staveb, se zohledněním zejména přírodních a civilizačních hodnot v území, ale také dopravních, technických a ekonomických hledisek připravovaného záměru. Princip přebírání a upřesňování koridoru se uplatňuje hierarchicky, tzn. z nadřazené ÚPD se převezme koridor do ÚP a tam se upřesní, nikoliv naopak. Koridory nejsou po upřesnění v ÚP následně v ZÚR, resp. ÚRP upravovány.“</p> <p>5. <b>Přípomínka je neopodstatněná:</b> Z připomínky není zřejmé, proč by se vymezení koridorů v ÚP Bavory nemělo řídit platnými metodickými pokyny.</p> <p>6. <b>Přípomínka je neopodstatněná:</b> Nelze souhlasit s názorem, že metodické doporučení MMR je v rozporu s právními předpisy.</p> <p>7. <b>Přípomínka je neopodstatněná:</b> Vymezení veřejně prospěšných staveb je v ÚP Bavory řešeno podle platné metodiky. Viz výše.</p> <p>8. <b>Přípomínka je neopodstatněná</b> Přípomínka se netýká ÚP Bavory, ale platných ZÚR kraje.</p> <p>9. <b>Přípomínka je neopodstatněná:</b> Odůvodnění je obsaženo v kap. II.14.2.</p> <p>10. <b>Přípomínka je neopodstatněná:</b> Pro zpřesnění koridoru byla využita projektová dokumentace „D52 5206 Perná-st.hranice ČR / Rakousko, 5206.4 Nové Mlýny-Bavory“, DÚR, HBH projekt, 11/2018 a „Dálnice D52, stavba</p>
--	---	---

	<p>12. Ve zveřejněné dokumentaci schází jméno pověřeného zastupitele a odkaz na usnesení zastupitelstva obce, kterým byl dotyčný pověřen.</p> <p>13. Na str. 5 odůvodnění je odkaz na posouzení záměru územního plánu Bavy a vydání stanoviska AOPK ve smyslu § 45i odst. 1 ZOPK. Toto stanovisko je zjevně neúplné, neboť neobsahuje posouzení záměru dílčí změny, která má zpřesnit koridor D52 na území obce. Z tohoto hlediska je neúplně stanovisko neplatné a musí být vydáno stanovisko nové. U koridoru 052 je zde přitom nepochybně významné ovlivnění lokalit systému NATURA 2000.</p> <p>14. Koridor D52 dle ZÚR JMK se svým ochranným silničním pásmem o šíři 100 m nepochybně narušuje celistvost PO Pálava, která byla vyhlášena nařízením vlády č. 682/2004 Sb. ze dne 8. prosince 2004. V tomto nařízení vlády, v jeho příloze č. 1 je uvedeno „Územní vymezení a popis hranice Ptačí oblasti Pálava“, kde je stanoveno, že „Odtud pokračuje severozápadním směrem po ulici Brněnské až po její vyústění na silnici J/52 Mikulov - Brno. Dále pokračuje hranice oblasti po východním okraji této silnice směrem severozápadním až severním ke dvoru Spálená Hospoda, kde přechází na východní okraj silnice č. JJ/ 4 20 odbočující směrem severovýchodním přes Horní Věstonice do Dolních Věstonic“. Hranice pak dle nařízení vlády přesně vede po hraně silničního pomocného pozemku, tedy velmi těsně vedle vyasfaltované plochy. Toto vše jasně ve spojení se ZÚR JMK dokládá, že zde vymezený koridor o šíři 200 m jak pro D52, tak i zmatečně i pro její doprovodnou komunikaci, silnicí IV395 nevyhnutelně zasahuje významně do lokality systému NATURA 2000 a tím významným způsobem narušuje její celistvost, což je nepřijatelné. V ZÚR JMK i v předmětném návrhu ÚP Bavy toto bylo nesprávně pomínuto. Na správním území obce Bavy se jedná o pás území délky přes 1600 m, tj. plochu cca 15 ha z lokality systému NATURA 2000.</p> <p>15. Výše uvedený zásah do lokality systému NATURA 2000 není řádně ani reflektován v záborech půdy v odůvodnění ÚP Bavy.</p> <p>16. Není dodržen ZOPK, který primárně požaduje, aby bylo hledáno řešení zcela mimo lokality systému NATURA 2000. Protože toto nebylo ani v ZÚR JMK, ani v ÚP Bavy provedeno, jedná se o rozpor s právními předpisy ČR i EU.</p> <p>17. Na str. 6 odůvodnění a dále v textu je používána nesprávná terminologie, která je nejen v rozporu se zákonnými předpisy, ale také zjevně banalizuje hodnocení. V zákoně neexistuje termín „mírný vliv“, pouze termín „negativní vliv“ a ten je prvním stupněm při zjištění negativních vlivů a druhým stupněm významnosti je pak „významný negativní vliv“. Celé odůvodnění návrhu ÚP Bavy a celé posouzení SEA i jeho část pro NATURA 2000 musí být opraveny a smí se používat pouze a výlučně terminologie daná právními předpisy.</p>	<p>5206.3 Bavy – silnice II/414 v k.ú. Bavy, Horní Věstonice, Mikulov na Moravě, Mušov, Perná“, PK Ossendorf, 2018.</p> <p>11. <b>Přípomínka je neopodstatněná:</b> Obě alternativy jsou zpracovány v potřebné podrobnosti. Že je některá alternativa, či některé dílčí záměry vhodnější („schůdnější“) a jiné méně vhodné či problematické vyplývá z posouzení, které je projektant pochopitelně povinen provést. Postupováno bylo podle §19 odst. 1 písm. c) stavebního zákona.</p> <p>12. <b>Přípomínka je neopodstatněná:</b> Tvrzení není pravdivé. Obojí je uvedeno v kap. II.1. Odůvodnění.</p> <p>13. <b>Přípomínka je neopodstatněná:</b> Zpřesnění koridoru obsaženého v nadřazené dokumentaci kraje vyplývá ze stavebního zákona. Stanovisko je v pořádku a není třeba vydávat nové. Koridor D52 byl posouzen v rámci pořízení ZÚR JMK.</p> <p>14. <b>Přípomínka je neopodstatněná:</b> Předmětem projednání nejsou ZÚR JMK, ale ÚP Bavy.</p> <p>15. <b>Přípomínka je neopodstatněná:</b> Zábory ZPF jsou řádně vyhodnoceny v odůvodnění změny územního plánu.</p> <p>16. <b>Přípomínka je neopodstatněná:</b> Přípomínka se netýká ÚP Bavy, ale platných ZÚR kraje.</p> <p>30. <b>17. Přípomínka je neopodstatněná:</b> Metodika uvádí termíny – významný negativní vliv, mírně negativní vliv, nulový vliv atd. Viz Postup posuzování koncepcí a záměrů na evropsky významné lokality a ptačí oblasti, metodický</p>
--	---	---

<p>18. Na str. 20 Odůvodnění je odkazováno jako na východisko pro pořizování ÚP Bavyry s tvrzením „řešení nevyhovujícího dopravního propojení Brna s jižní a jihozápadní částí kraje - ÚP Bavyry zpřesňuje koridor pro D52 ...“. Toto je nesprávné východisko, protože spojení Brna s jižní částí kraje, Mikulovskem, je nadstandardní, a to nedávno vybudovanou silnicí I. třídy 1/52. Relativně řídké osídlené Mikulovsko má takto vybudováno dostatečně kapacitní spojení s Brnem, a pokud do této oblasti nebude nesprávně zavlékána dálková tranzitní doprava, pak silnice 1/52 Mikulov - Pohofelice má vysokou rezervu ve své kapacitě. Zjevně zpracovatel ÚAP pochybil s touto formulací, neb se zde jedná o něco zcela jiného než o „spojení Brna s jižní částí kraje“, ale záměr transevropského silničního Baltsko-jadranského koridoru, na který odkazuje ZÚR JMK.</p> <p>19. Vymezení silničního Baltsko-jadranského koridoru je však navíc úplně jiná věc a vymezení tohoto koridoru je stále otevřenou záležitostí, neb nebyl naplněn rozsudek Nejvyššího správního soudu (NSS) ze dne 20. 4. 2011, č.j. 6 Ao 2/2011 - 27, kterým byl zrušen koridor R52 přes správní území obce Perná a kde bylo soudem poukázáno na neprovedení posouzení variant spojení Brna a Vídně (tj. okolo Mikulova nebo okolo Břeclavi). Soud uvedl: „Výhrada stěžovatele k nezákonnosti vymezení rychlostní silnice R52 v územním plánu Obce Perná z hlediska předpisů o posuzování vlivů na životní prostředí pak potvrdila to, že nezbytnou podmínkou zákonného vymezení koridoru a trasy rychlostní silnice R52 je řádné posouzení všech variant silničního spojení Brna a Vídně v rámci posouzení vlivů těchto koncepcí podle § 10a zákona o posouzení vlivů na životní prostředí a ve vztahu k potenciálním zásahům do území Natura 2000. Takovéto posouzení variant však není možné na území jediné obce, ale musí být činěno ohledně umístění silnice jako takové, což je možno jen v rámci vyššího stupně územně plánovací dokumentace, tedy zásad územního rozvoje.“ Toto doposud nebylo provedeno, protože JMK v ZÚR JMK z roku 2011, které byly zrušeny rozsudkem NSS v roce 2012, nevyomezil koridor D55 v prostoru okolo Břeclavi a v ZÚR JMK z roku 2016 se pořizovatel ZÚR JMK nesprávně zaštil tvrzením, že silnice 1/55 v oblasti okolo Břeclavi není nadmístním záměrem a nezahrnul ji do ZÚR JMK. Přitom však pouhých pár týdnů po vydání ZÚR JMK z roku 2016 proběhlo veřejné projednání nového ÚP města Břeclav, kde tato komunikace byla v procesu dozorovaném krajem vedena jako nadmístní a jako taková zahrnutá do ÚP města Břeclav na základě výjimky dle § 43 stavebního zákona.</p> <p>20. Navíc trasování transevropského Baltsko-jadranského koridoru TEN-T jak přes oblast Mikulovska, tak přes brněnskou aglomeraci naráží na zásadní právní problém, a to jak z hlediska lokalit systému NATURA 2000 v jižní části JMK, tak z hlediska překračování imisních a hlukových limitů, kdy tyto jsou již dlouhodobě překračovány v brněnské aglomeraci. Tím není zajištěno splnění základních cílů pro územní plánování dle § 18 odst. 1, kde se požaduje, aby územní plánování vytvářelo předpoklady pro výstavbu, tj. aby byly do územně plánovací dokumentace zahrnovány jen takové záměry, kde je předpoklad jejich realizace. To však za stávající situace pro záměr D52 jako trasování transevropského Baltsko-jadranského koridoru TEN-T nenastává, a tedy je zde rozpor se zákonem. Tento rozpor dopadá nejen na ZÚR JMK a pořizování ÚAP orgánem územního plánování v ORP, ale i zpracovatele ÚP obcí.</p> <p>21. Na str. 24 návrhu ÚP Mikulov se uvádí: „V řešeném území jsou evidována potenciální sesuvná území. Jde</p>	<p>pokyn MŽP. Terminologie pro vyhodnocení vlivu na životní prostředí není dána žádným zákonným předpisem, pojmy jsou vysvětleny v textu.</p> <p><b>18. Přípomínka je neopodstatněná:</b> Přípomínka se netýká ÚP Bavyry, ale platných ZÚR kraje. Povinnost zpřesnění koridoru obsaženého v nadřazené dokumentaci kraje vyplývá ze stavebního zákona.</p> <p><b>19. Přípomínka je neopodstatněná:</b> Přípomínka se netýká ÚP Bavyry, ale platných ZÚR kraje.</p> <p><b>20. Přípomínka je neopodstatněná:</b> Přípomínka se netýká ÚP Bavyry, ale platných ZÚR kraje.</p>
--	---

převážné o sesuvy dočasně uklidněné. U silnice 1/52 je jeden sesuv aktivní." Za této situace zde nebylo možné vymezit koridor pro D52 a koridor pro komunikaci 11/395 , a to ani v ZÚR JMK. Už vůbec není možné tento fakt ignorovat v ÚP Bavor. Jak může dopadnout ignorování sesuvných území , dokazuje kauza dálnice D8, kde ve fázi územního plánování byla také ignorována existence sesuvného území, škody jdou do miliard a do dnešního dne není garantováno, že dálnice D8 bude moci být dlouhodobě bezpečně provozována. Odpovědnost za ignorování sesuvných území dopadá i na zpracovatele územně plánovacích dokumentací. Tato připomínka je na tomto místě zcela zásadním upozorněním na odpovědnost projektanta a bude-li ÚP Bavor v této podobě schválen, je neepochybné , že je to bod k řešení příslušnými orgány včetně soudu.

22. Na str. 79 odůvodnění návrhu ÚP Bavor se konstatuje „Vedení linek a umístění zastávek je v území dlouhodobě stabilizováno. v souvislosti s realizací dálnice D52 se předpokládá přesunutí zastávky umístěné u silnice 1/52 k tzv. „doprovodné“ komunikaci, což ale nebude mít významný vliv na docházkové vzdálenosti." Toto je nepřijatelné, protože doprovodná komunikace dle ZÚR JMK nemá v návrhu ÚP Bavor vymezen koridor.

23. Na str. 89 odůvodnění návrhu ÚP Bavor se konstatuje „Přes řešené území, v souběhu se silnicí 1/52, vede VTL plynovod DNI 50 PN40 společnosti RWE GasNet, s.r.o. Z něj je napojena VTL přípojka DNI 50 PN40 k regulační stanici 1200m3/hod pro sušičku. Trasy těchto plynovodů jsou stabilizovány." . Tyto plynovody však nejsou v hlavním výkrese k návrhu ÚP Bavor zaneseny a není tedy ani vyjasněn jejich střet s koridory D52 a 11/395. Toto musí být napraveno a tento střet musí být posouzen ze všech hledisek, tedy i včetně ochranných pásem a z hlediska bezpečnosti pro dopravu na D52 a na 11/395 posouzen i v SEA k návrhu ÚP Bavor.

24. Na str. 29 odůvodnění návrhu ÚP Bavor se konstatuje „V pNpadě návrhových koridorů souvisejících s dálnicí D52 se jedná o podobné, problematicky zmírnitelné negativní vlivy, tj. zábor a likvidace biotopů předmětů ochrany a další nárůst jejich rušení, ovšem ve větším měřítku a na méně významných lokalitách. I zde je jednoznačně nutné provést likvidaci stávajících dřevinných porostů mimo jarní období hnízdění ptáků, tj. minimálně mimo březen-červen, ideálně zcela mimo vegetační období. Navíc zde přistupuje významné riziko zvýšení střetů ptačích druhů s dopravními prostředky během výstavby a zejména provozu dálnice. Součástí realizačního projektu stavby v celém rozsahu (i mimo řešené území) by měly být opatření k předcházení a minimalizaci úhynů v důsledku kolizí. Možnosti takovýchto opatření je nutné zpracovat ve spolupráci s ornitology zabývajícími se touto problematikou (ČSO, AOPK). CPZ-DI - koridor dopravní infrastruktury - silniční CPU-DI+D2+D3 - koridor dopravní infrastruktury - silniční." . Tento popis problému jasně dokládá nedorozumění předmětných střetů, a to i lokalit ochrannou na základě evropské legislativy pro území pod ochranou NATURA 2000. Toto dokumentuje nemožnost vymezení dálnice D52 a so uběžné „doprovodné komunikace " 11/385 v daném území.

25. Na str. 48 odůvodnění návrhu ÚP Bavor se konstatuje „Do veřejně prospěšných staveb se přitom zahrnují i související stavby k dálnici D52 (tedy stavby vedlejší ve smyslu § 2 odst. 9 stavebního zákona), které zasahují

21. **Připomínka je neopodstatněná:** V trase koridoru pro D52 nejsou v k.ú. Bavor evidovány žádné sesuvy. Při realizaci doprovodných staveb může být dotčeno jedna oblast sesuvného území v k.ú. Bavor, toto však přináleží k řešení v navazujících řízení pro podmínky realizace stavby. Připomínka je bezpředmětná.

22. **Připomínka je neopodstatněná:** Tvzení se nezakládá na pravdě. Viz ad. 1)

23. **Připomínka je neopodstatněná:** Stávající technická infrastruktura je zakreslena ve výkresech I.d a I.e, ochranná a bezpečnostní pásma v koordinačním výkrese. Přeložky vedení budou upřesněny v navazujícím řízení.

24. **Připomínka je neopodstatněná:** Vlivy D52 na avifaunu byly posouzeny v SEA k ZÚR kraje i v SEA k ÚP Bavor a závěry (zmírňující opatření) byly zpracovány do výrokové části územního plánu. Konkrétně je pro koridor CPZ.DS04-1 stanovena podmínka, cit. „Součástí realizačního projektu stavby v celém rozsahu (i mimo řešené území) by měly být opatření k předcházení a minimalizaci úhynů ptačtva v důsledku kolizí. Možnosti takovýchto opatření je nutné zpracovat ve spolupráci s ornitology zabývajícími se touto problematikou (ČSO, AOPK).

25. **Připomínka je neopodstatněná:** Vymezení veřejně prospěšných staveb v ÚP Bavor bylo



	<p>podle projektové dokumentace „D52 5206 Perná-st.hranice ČR I Rakousko, 5206.4 Nové Mlýny-Bavory“, DÚR, HBH projekt, I 1 / 2018“ a „Dálnice D52, stavba 5206.3 Bavory - silnice II/414 v k.ú. Bavory, Horní Věstonice, Mikulov na Moravě. Mušov, Perná, PK Ossendorf, 2018“ mimo koridor vymezený v ZÚR kraje“. Tento postup je v rozporu s právními předpisy, a to z řady důvodů. Součástí dálnice D52, tedy ani její související stavby, mimo koridor dle ZÚR kraje, nelze bez dalšího vymezovat v návazných ÚP obcí. Vlastnické právo je právem ústavním a jeho omezení nelze provádět jinak než striktně dle zákona. Nelze tedy uplatnit podzákonný dokument jako metodický návod MMR. Jak bylo uvedeno už výše „stavby související“, a to i uvnitř koridoru pro D52 nebyly v ZÚR JMK z roku 2016 veřejně projednány a ZÚR JMK byly s nepřipustnou libovůlí změněny po veřejném projednání. Už vůbec nelze vymezovat v ÚP obce cokoliv tak, že se odkáže na neveřejný dokument, jak se zde děje s uvedením odkazu na materiál firmy PK Ossendorf. Takto chybně vymezení veřejně prospěšných staveb s cílem umožnit vyvlastňovací proces je právně nemožné.</p> <p>26. Na str. 65 odůvodnění návrhu ÚP Bavory se konstatuje „Významnější vliv na krajinný ráz potenciálně může mít dálnice D52, která bude umístěna v koridorech CPZ-DI, CPU-DI, CPU-D2, CPU-D3 a související dopravní stavby v tomto koridoru. Zejména se bude jednat o úseky komunikací, které budou umístěny nad terénem.“ Neexistuje žádný právní termín jako „významnější vliv“, ale pouze termín „významný vliv“.</p> <p>27. Na str. 65 odůvodnění návrhu ÚP Bavory se konstatuje „Významnější vliv na krajinný ráz potenciálně může mít dálnice D52, která bude umístěna v koridorech CPZ-DI, CPU-DI, CPU-D2, CPU-D3 a související dopravní stavby v tomto koridoru. Zejména se bude jednat o úseky komunikací, které budou umístěny nad terénem.“ Postup s dálnicí D52 v daném prostoru nad terénem je nepřipustný - viz podmínky stanoviska EIA k záměru D52. Trasa D52 zde musí být vedena v zářezu.</p>	<p>provedeno důsledně podle stavebního zákona a metodického pokynu MMR „Vymezení koridorů veřejné dopravní a technické infrastruktury v územním plánu“. S názorem, že metodika MMR je v rozporu se zákonem, se nelze ztotožnit. Pro větší srozumitelnost ÚP Bavory byly ale ty součásti stavby D52, které jsou situovány mimo koridor DS04 vymezený v ZÚR kraje, zařazeny v dokumentaci pro opakované veřejné projednání do samostatných veřejně prospěšných staveb označených VD.9, VD10 a VD.11.</p> <p>26. <b>Přípomínce se vyhovuje:</b> Slovo „významnější“ nebylo použito ve smyslu nějakého přesného technického či právního termínu, ale pouze ve smyslu, jaké má v českém jazyce. Nicméně text byl změněn na „významný“.</p> <p>27. <b>Přípomínce se vyhovuje:</b> Tvzení, že podmínka stanoviska EIA k R52 stanovuje povinnost vedení dálnice v zářezu je zavádějící. Navržené opatření zní, cit. „- vést, pokud možno po terénu, příp. v zářezu a vyhnout se násypovým partiím.“ Nicméně na základě požadavku stanoviska SEA k ÚP Bavory č.j. JMK 68179/2022, byla podmínka ke koridoru určeném pro umístění dálnice D52 upravena takto: „v dalších stupních projektové dokumentace navrhnout takové řešení, aby byl vliv na krajinný ráz co nejméně významný, a stavba byla např. vegetačními prvky, terénními úpravami (konkrétně zářezem do krajiny dle doporučení ze stanoviska EIA) začleněna do krajiny“. Technické řešení stavby, včetně jejího výškového uspořádání, není řešeno v územním plánu. Bude upřesněno v navazujícím řízení, při respektování podmínek stanovených územním plánem.</p>
--	---	---

	<p>28. Na str. 65 odůvodnění návrhu ÚP Bavory se konstatuje „Významnější vliv na krajinný ráz potenciálně bude mít dálnice D52, která bude umístěna v koridorech CPZ-D1, CPU-D1, CPU-D2, CPU-D3 a související dopravní stavby v tomto koridoru. Zejména se bude jednat o úseky komunikací, které budou umístěny nad terénem. " Postup s umístěním dálnice D52 v daném prostoru nad terénem je nepřipustný, a to specificky i z hlediska krajinného rázu.</p> <p>29. Otázka krajinného rázu není v odůvodnění návrhu ÚP Bavory řádně řešena a nelze do výroku ÚP Bavory vkládat podmínky, které nejsou řádně odůvodněny v jeho odůvodnění. Je tedy nepřipustné např. na str. 65 odůvodnění návrhu ÚP pouze konstatovat „K minimalizaci negativních vlivů stavby D52 na krajinný ráz jsou v kapitole „Koncepte veřejné infrastruktury" výrokové části územního plánu stanoveny konkrétní podmínky pro využití koridoru". Navíc pouhá „minimalizace" negativních vlivů není průkazem neexistence významných negativních vlivů navrženého řešení.</p> <p>30. Na str. 73 odůvodnění návrhu ÚP Bavory se konstatuje „ÚP Bavory upřesňuje koridor vymezený pro D52, pod označením CPZ-D1. Jedná se o koridor dopravní infrastruktury - silniční. Koridor je zpřesněn na katastrální mapu v proměnlivé šířce, převážně 200 m, s místním rozšířením v místě křižovatek. " Nelze koridor rozšiřovat nad 200 m závazně vymezených v ZÚR JMK.</p>	<p>28. <b>Vyhodnocení ad 27.</b></p> <p>29. <b>Přípomínka je neopodstatněná:</b> problematika krajinného rázu je řešena v odůvodnění v kap. II.13 i v SEA vyhodnocení v kap. 3.3. V kapitole 6.9. SEA jsou posouzeny koridory dopravní infrastruktury mimo jiné i z hlediska vlivu na krajinný ráz a v kap. 8.9. SEA navržena opatření ke zmírnění negativních vlivů. Opatření byla zapracována do podmínek koridoru v textové části ÚP.</p> <p>30. <b>Přípomínka je neopodstatněná:</b> Toto tvrzení není pravdivé. Podle § 43 odst. 1 SZ „Záležitosti nadmístního významu, které nejsou řešeny v zásadách územního rozvoje, mohou být součástí územního plánu, pokud to krajský úřad ve stanovisku podle § 50 odst. 7 z důvodu významných negativních vlivů přesahujících hranice obce nevyloučí.“ Navržené úpravy koridoru (jeho místní rozšíření) jsou pouze lokálními úpravami, zcela objektivně odůvodněnými návrhovými parametry budoucí dálnice. Jedná se tedy o zpřesnění koridoru zcela v intencích ust. § 43 odst. 3 stavebního zákona. Krajský úřad, odbor životního prostředí, ve svém stanovisku č. j. JMK 68179/2022 ze dne 13.05.2022, k vyhodnocení vlivu koncepce na životní prostředí posoudil předloženou dokumentaci územního plánu Bavory a nevyloučil žádný z navržených záměrů v projednávaném územním plánu.(bude doplněno) Platná metodika (Vymezení koridorů veřejné dopravní a technické infrastruktury v územním plánu, Metodické doporučení MMR, 7.11.2017) konstatuje, že „Pro vedlejší (související) stavby, které jsou známy v době vymezení koridoru a u</p>
--	---	--

	<p>31. Na str. 73 odůvodnění návrhu ÚP Bavory se konstatuje „ÚP Bavory upřesňuje koridor vymezený pro D52, pod označením CPZ-DI. Jedná se o koridor dopravní infrastruktury- silniční. Koridor je zpřesněn na katastrální mapu v proměnlivé šířce, převážně 200 m, s místním rozšířením v místě křižovatek. " Koridor D52 v daném úseku dle ZÚR JMK neobsahuje žádné křižovatky. Takže křižovatky nemohou být doplněny v ÚP obce. V dané věci je nutno vycházet z ustálené judikatury Nejvyššího správního soudu požadující vymezení křižovatek na dálnicích již v ZÚR kraje. Mají-li zde být vymezeny křižovatky, pak musí být nejprve aktualizovány ZÚR JMK.</p> <p>32. Na str. 73 odůvodnění návrhu ÚP Bavory se konstatuje „ÚP Bavory upřesňuje koridor vymezený pro D52, pod označením CPZ-DI. Jedná se o koridor dopravní infrastruktury - silniční. Koridor je zpřesněn na katastrální mapu v proměnlivé šířce, převážně 200 m, s místním rozšířením v místě křižovatek." Pokud jsou změny křižovatky na „doprovodné komunikaci" II/395, pak nejprve musí být koridor této komunikace samostatně vymezen v ZÚR JMK a následně také v ÚP obcí.</p> <p>33. Na str. 73 odůvodnění ÚP Bavory se v rozporu s právními předpisy uvádí jako odůvodnění formulace: „Usnesení vlády ČR č. 713/2010 Sb. o změně usnesení vlády ze dne 9. června 2008 č. 735, k přípravě a výstavbě kapacitní pozemní komunikace Pohořelice - státní hranice s Rakouskou republikou je potvrzeno propojení rychlostní silnice R52 na území České republiky a dálnice A5 na území Rakouské republiky na Česko-rakouské státní hranici mezi městy Mikulov a Drasenhofen". Usnesení vlády nemůže mít rozhodující dopad do územního plánování. Územní plánování se provádí dle zákona , zatímco usnesení vlády v oblasti územního plánování mohou mít charakter pouze exekutivní, kdy musí být pouze naplňováním zákonů. Přitom je nutné podtrhnout, že odkazovaná mezivládní dohoda nemá aplikační přednost před vnitrostátními právními předpisy. Nebyla totiž ratifikována Parlamentem ČR, takže ji nelze podřadit pod čl. I O Ústavy. Podle čl. 49 Ústavy je třeba souhlasu obou komor Parlamentu ČR k ratifikaci smlu v upravujících práva a povinnosti osob (čl. 49 písm. a) Ústavy ČR) a k ratifikaci smluv o dalších věcech, jejichž úprava je vyhrazena zákonu (čl. 49 písm. e) Ústavy ČR). ZÚR JMK jsou vydávány jako opatření obecné povahy na základě zákona. Bylo by tedy v rozporu s právními předpisy, upravujícími postupy podle stavebního zákona (včetně požadavků na vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území), se odvolávat na dokument bez aplikační přednosti. Tento problém není zhojen vydáním ZÚR JMK a zůstává tedy problémem i pro územní plánování na úrovni obcí. Vymezení kapacitní komunikace Brno - Vídeň tedy musí proběhnout, a to včetně prověření realizovatelnosti záměru a jeho vyhodnocení z hlediska vlivů na životní prostředí a veřejné zdraví, a to s respektováním možných variant (i z hlediska legislativy NATURA 2000) výlučně v procesu pořizování ZÚR JM a být zpřesněno v návazných územních plánech obcí. To se nestalo. Nelze také pominout fakt, že citovaná Dohoda byla podepsána na základě vymezení koridoru rychlostní silnice R52 v ÚP VÚC Břeclavska, který byl zrušen rozsudkem NSS ze dne 25. 11. 2009, č.j. 3 Ao 1/2007-210.</p> <p>34. Na str. 108 odůvodnění ÚP Bavory se pro koridory CPZ-D1, CPU-D1, CPU-D2, CPU-D3 uvádí, že se</p>	<p>kterých je zřejmé, že budou zasahovat do území značně vzdáleného od hlavní stavby a nelze je proto v plném rozsahu zahrnout do vymezeného koridoru, je nezbytné vymežit samostatně koridory (např. pro přeložku křižující silnice, produktovod apod.). Koridory zpravidla nelze vymežit v rozsahu pokrývajícím všechny vedlejší (související) stavby, neboť jejich skutečný rozsah obvykle v době pořizování ÚPD neznáme, a také proto, že některé z nich, např. vyvolané přeložky DI nebo TI, mnohdy zasáhnou i do území značně vzdáleného od hlavní stavby DI, a tak by koridor zahrnující související stavby v celém jejich rozsahu mohl např. zasahovat až hluboko do zastavěného území obce a působit dojmem, že zde bude umístěna stavba DI.“</p> <p>31. <b>Připomínka je neopodstatněná:</b> odůvodnění ad. 30.</p> <p>32. <b>Připomínka je neopodstatněná:</b> odůvodnění ad. 30.</p> <p>33. <b>Připomínka je neopodstatněná:</b> Připomínka se netýká ÚP Bavory, ale nadřazené územně plánovací dokumentace. Podstatné je, že koridor pro D52 je obsažen v platné územně plánovací dokumentaci kraje a že je nutné jej dle ust. § 43 odst. 3 stavebního zákona a § 54 odst. 6 stavebního zákona v územních plánech obcí zpřesnit.</p> <p>34. <b>Připomínka se vyhovuje:</b> Formulace byla v odůvodnění upravena.</p> <p>35. <b>Připomínka je neopodstatněná:</b> Koridor byl vymezen ve veřejném zájmu a zařazen do veřejně</p>
--	--	--

<p>„Jedná se o zpřesnění koridoru vymezeného v ZÚR kraje“. Za zpřesnění nelze pokládat jakékoliv plochy mimo koridor vymezený v ZÚR kraje. Koridory CPU-D1, CPU-D2, CPU-D3 se však mimo tento krajem vymezený koridor nachází.</p> <p>35. Na str. I 08 odůvodnění ÚP Bavory se pro koridory CPZ-DI, CPU-D1, CPU-D2, CPU-D3 uvádí, že se „koridor je vymezen ve veřejném zájmu. Dálnice D52 (přede dnem nabytí účinnosti zákona č. 268/2015 Sb. - R52) je v přeshraničních souvislostech součástí spojení Brno - Mikulov - Vídeň...“. Takto bezobsažným tvrzením nelze dokládat veřejný zájem. Průkaz, že tento koridor je doložen převahou veřejného zájmu absentuje. Například legislativa pro ochranu lokality NATURA 2000 požaduje nejprve posouzení variant mimo lokality systému NATURA 2000. To se nestalo.</p> <p>36. Na str. 108 odůvodnění ÚP Bavory se pro koridory CPZ-D 1 , CPU-D1 , CPU-D2, CPU-D3 uvádí, že se „budou sloužit k umístění dálnice D52 a doprovodné komunikace“. Je nepochybné, že koridor „doprovodné komunikace“ musí být vymezen, což se však nestalo. Není přípustné, aby po „zpřesnění“ ZÚR JMK v návrhu ÚP Bavory tento koridor vymezen nebyl</p> <p>37. Na str. 108 odůvodnění ÚP Bavory se pro koridory CPZ-DI, CPU-DI, CPU-D2, CPU-D3 uvádí, že se „Jedná se o zpřesnění koridoru vymezeného v ZÚR kraje“. Za zpřesnění nelze pokládat jakékoliv plochy mimo koridor vymezený v ZÚR kraje. Koridor CPZ-DI v návrhu ÚP Bavory však mimo tento krajem vymezený koridor zasahuje např. v místech , které návrh označuje jako křižovatky.</p> <p>38. Na str. 108 odůvodnění ÚP Bavory se pro koridory CPZ-DI, CPU-DI, CPU-D2, CPU-D3 uvádí, že „Její příprava ve spojení Pohořelice - Mikulov - státní hranice ČR I Rakousko je potvrzena Usnesením vlády ČR č. 713/20I O, o změně usnesení vlády ze dne 9. června 2008 č. 735, k přípravě a výstavbě kapacitní silnice pozemní komunikace v úseku Pohořelice - státní hranice s Rakouskem“. Usnesení vlády nemůže mít rozhodující dopad do územního plánování. Územní plánování se provádí dle zákona, zatímco usnesení vlády v oblasti územního plánování mohou mít charakter pouze exekutivní, kdy musí být pouze naplňováním zákonů. Přitom je nutné podtrhnout, že odkazovaná mezivládní dohoda nemá aplikační přednost před vnitrostátními právními předpisy. Nebyla totiž ratifikována Parlamentem ČR, takže ji nelze podřadit pod čl. IO Ústavy. Podle čl. 49 Ústavy je třeba souhlasu obou komor Parlamentu ČR k ratifikaci smluv upravujících práva a povinnosti osob (čl. 49 písm. a) Ústavy ČR) a k ratifikaci smluv o dalších věcech, jejichž úprava je vyhrazena zákonu (čl. 49 písm. e) Ústavy ČR). ZÚR JMK jsou vydávány jako opatření obecné povahy na základě zákona. Bylo by tedy v rozporu s právními předpisy, upravujícími postupy podle stavebního zákona (včetně požadavků na vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území), se odvolávat na dokument bez aplikační přednosti. Tento problém není zhojen vydáním ZÚR JMK a zůstává tedy problémem i pro územní plánování na úrovni obcí. Vymezení kapacitní komunikace Brno - Vídeň tedy musí proběhnout, a to včetně prověření realizovatelnosti záměru a jeho vyhodnocení z hlediska vlivů na životní prostředí a veřejné zdraví, a to s respektováním možných variant (i z hlediska legislativy NATURA 2000) výlučně v procesu pořizování ZÚR JM a být zpřesněno v návazných</p>	<p>prospěšných staveb v ZÚR kraje. ÚP Bavory jej jen zpřesňuje. Tato povinnost je odůvodněna ad. 33.</p> <p>36. <b>Přípomínka je neopodstatněná:</b> Opakování připomínky č. 1.</p> <p>37. <b>Přípomínce se vyhovuje:</b> Formulace byla v odůvodnění upravena.</p> <p>38. <b>Přípomínka je neopodstatněná:</b> Opakování připomínky č. 38. Přípomínka nesměřuje k výroku ÚP, ale k odůvodnění. Zcela opomíjí fakt, že koridor pro D52 je obsažen v platné územně plánovací dokumentaci kraje a že je nutné jej dle ust. § 43 odst. 3 stavebního zákona a § 54 odst. 6 stavebního zákona v územních plánech obcí zpřesnit.</p> <p>39. <b>Přípomínka je neopodstatněná:</b> Odůvodnění ad 38.</p> <p>40. <b>Přípomínka je neopodstatněná:</b> Tato podrobnost nepřísluší územnímu plánu, bude řešeno v navazujících řízeních. Ustanovení § 72 odst. 1 nového stavebního zákona č. 283/2021 Sb., v platném znění, stanovuje, cituji: „(1) Územně plánovací dokumentace nesmí obsahovat podrobnosti, které náležejí svým obsahem navazující územně plánovací dokumentaci nebo rozhodnutí.“</p> <p>41. <b>Přípomínka je neopodstatněná:</b> Tato podrobnost nepřísluší územnímu plánu, bude řešeno v navazujících řízeních. Územní plán stanovuje podmínky pro uvedené koridory, k</p>
--	--

<p>územních plánech obcí. To se nestalo. Nelze také pominout fakt, že citovaná Dohoda byla podepsána na základě vymezení koridoru rychlostní silnice R52 v ÚP VÚC Břeclavska, který byl zrušen rozsudkem NSS ze dne 25. 11. 2009, č.j. 3 Ao 1/2007-210.</p> <p>39. Stejně nesprávné tvrzení je i na str. 118 odůvodnění návrhu ÚP Bavory.</p> <p>40. Na str. 108 odůvodnění ÚP Bavory se pro koridory CPZ-DI, CPU-DI, CPU-D2, CPU-D3 uvádí, že „Vymezená plocha nebude narušovat organizaci zemědělského půdního fondu, ... a síť zemědělských účelových komunikací.“. Toto je nesprávné tvrzení, neboť dálnice D52 vytvoří bariéru v území a návrh ÚP Bavory nijak nedokládá, jak toto bude z hlediska bezproblémové organizace zemědělské činnosti řešeno.</p> <p>41. Na str. 108 odůvodnění ÚP Bavory se pro koridory CPZ-DI, CPU-DI, CPU-D2, CPU-D3 uvádí, že „Vymezená plocha nebude narušovat ...hydrologické a odtokové poměry v území ....“. Toto je nesprávné tvrzení, neboť není vyjasněno, jak bude dálnice D52 odkanalizována. Současný způsob výstavby dálnic je založen na realizaci kapacitního kanalizačního řešení v souběhu s trasou dálnice. To však znamená, že tyto koncentrované kapaliny musí být velmi sofistikovaně likvidovány a nemohou být vypouštěny bez dalšího do území nebo do vodotečí či vodních ploch. Pro tuto likvidaci odpadů musí být v území počítáno se speciálně vymezenými plochami, resp. dokonce s liniemi pro odkazní povrchové kanály - viz např. cca 15 km dlouhý kanál pro tyto vysoce nebezpečné kapaliny vedený od dálnice A5 až po oblasti Alte Prerau. Toto musí být v návrhu ÚP Bavory dořešeno.</p> <p>42. Na str. 12 výrokové části návrhu ÚP Bavory se uvádí, že „ÚP Bavory zpřesňuje koridor dopravní infrastruktury - silniční, určený pro umístění dálnice D52 a doprovodné silnice II.třídy. Zpřesněný koridor je v ÚP Bavory označen CPZ-DI.“. Toto je nesprávné. Koridor „doprovodné silnice“ musí být vymezen odděleně.</p> <p>43. Na str. 12 - 13 výrokové části návrhu ÚP Bavory se uvádí, že „Dále vymezuje územní plán koridor dopravní infrastruktury - silniční označené CPU-DI, CPU-D2 a CPU-D3, určené pro umístění souvisejících (vedlejších) staveb ke stavbě dálnice D52.“. Toto je nesprávné. Toto jsou minimálně z části nikoliv součástí dálnice D52, ale komunikace navazující na „doprovodnou komunikaci“. V ÚP nelze takto zatemňovat, co vlastně je v území vymezováno.</p> <p>44. Na str. 13 výrokové části návrhu ÚP Bavory se uvádí, že „Šířka koridoru: proměnlivá, dle zákresu v grafické části územního plánu.“. Toto je nesprávné. Šířka komunikace musí být popsána i v textové části. Nesoulad textové části a grafické části je podle ustálené judikatury platným důvodem pro zrušení ÚP.</p> <p>45. Na str. 13 výrokové části návrhu ÚP Bavory se uvádí, že „Šířka koridoru: proměnlivá, dle zákresu v grafické části územního plánu.“. Vymezená šířka není souladná se ZÚR kraje. Zpřesněný koridor D52 musí být bez výjimky v rámci koridoru dle ZÚR kraje.</p>	<p>zajištění ochrany hydrologických a odtokových poměrů.</p> <p>42. <b>Přípomínka je neopodstatněná:</b> Opakování připomínky č. 1.</p> <p>43. <b>Přípomínka je neopodstatněná:</b> Opakování připomínky č. 1.</p> <p>44. <b>Přípomínka je neopodstatněná:</b> Nejedná se o žádný nesoulad textové a grafické části územního plánu. Územní plán obsahuje textovou a grafickou část, které jsou rovnocenné. Grafická část obsahuje zákres záměrů, které je obtížné nebo i nemožné textově zcela přesně specifikovat.</p> <p>45. <b>Přípomínka je neopodstatněná:</b> odůvodnění Ad. 25.</p> <p>46. <b>Přípomínka je neopodstatněná:</b> Přeložky vodotečí související s D52 nejsou v k.ú. Bavory (mimo vymezené koridory) pravděpodobné, soudě podle výše uvedených projektových podkladů k D52. Nelze je však zcela vyloučit, proto jsou ve výroku uvedeny. Ostatně stavby vodní a vodohospodářské územní plán nevyklučuje ani u jiných ploch v krajině (s odkazem na § 18 odst. 5 stavebního zákona).</p> <p>47. <b>Přípomínka je neopodstatněná:</b> Opakování předchozích připomínek. Viz vyhodnocení připomínek č. 1, 3, 4, a dal.</p>
--	--

<p>46. Na str. 13 výrokové části návrhu ÚP Bavory se uvádí, že „Účel koridoru: koridor je určen pro umístění dálnice II. třídy D52 a silnice II.třídy. Koridor je vymezen nejen pro umístění stavby hlavní (D52), ale i doprovodné komunikace, dopravního zařízení a dopravního vybavení, ale i staveb vedlejších (souvisejících), jako například přeložek sítí technické infrastruktury, přeložek vodotečí a přeložek silnic III. třídy a místních a účelových komunikací, ekodukty. Některé z nich mohou být umístěny i s přesahem mimo vymezený koridor.“. Přeložky vodotečí musí mít v ÚP navržený koridor.</p> <p>47. Na str. I 3 výrokové části návrhu ÚP Bavory se uvádí, že „Účel koridoru: koridor je určen pro umístění dálnice II. třídy D52 a silnice II.třídy. Koridor je vymezen nejen pro umístění stavby hlavní (D52), ale i doprovodné komunikace, dopravního zařízení a dopravního vybavení, ale i staveb vedlejších (souvisejících), jako například přeložek sítí technické infrastruktury, přeložek vodotečí a přeložek silnic III. třídy a místních a účelových komunikací, ekodukty. Některé z nich mohou být umístěny i s přesahem mimo vymezený koridor.“. Žádné z uvedených položek nesmí být umístěny mimo vymezený koridor. Vlastnické právo je právem ústavním a jeho omezení nelze provádět jinak než striktně dle zákona. Nelze tedy uplatnit ani podzákonný dokument jako metodický návod M MR, který protiprávně konstruuje o možnostech umístování staveb mimo vymezené koridory.</p> <p>48. Na str. 13 výrokové části návrhu ÚP Bavory se uvádí, že „Vztah regulace uvedené pro koridor a částí ploch s rozdílným způsobem využití, nad kterými je koridor vymezen: do doby započetí užívání dokončené stavby dopravní infrastruktury se ve vymezeném koridoru použijí přednostně podmínky využití stanovené pro koridor dopravní infrastruktury. Zejména není přípustné umístění jakýchkoliv staveb a změn v území, které by znemožnily nebo podstatně ztížily umístění dopravní stavby. Podmínky využití přelajných ploch se použijí až po započetí užívání dokončené dopravní stavby.“. Toto je zcela absurdní tvrzení. Územní plánování nezná regulace, které by se samy nějak mohly měnit v čase.</p> <p>49. Na str. 14 výrokové části návrhu ÚP Bavory se uvádí, že „Šířka koridoru: proměnlivá, dle zákresu v grafické části územního plánu.“. Vymezená šířka není souladná se ZÚR kraje. Zpřesněný koridor D52 musí být bez výjimky v rámci koridoru dle ZÚR kraje.</p> <p>50. Na str. 14 výrokové části návrhu ÚP Bavory se uvádí, že „Účel koridoru: koridor je vymezen pro přeložky a stavební úpravy silnic II. a III. třídy a účelových komunikací, vyvolaných realizací dálnice D52. Dále je určen pro umístění dopravních zařízení a dopravního vybavení a umístění staveb vedlejších (souvisejících), jako například přeložek sítí technické infrastruktury, přeložek vodotečí, ekodukty. Některé z nich mohou být umístěny i s přesahem mimo vymezený koridor.“. Přeložky vodotečí musí mít v ÚP navržený koridor.</p> <p>51. Na str. I 4 výrokové části návrhu ÚP Bavory se uvádí, že „Účel koridoru: koridor je vymezen pro přeložky a stavební úpravy silnic II. a III. třídy a účelových komunikací, vyvolaných realizací dálnice D52. Dále je určen</p>	<p>48. <b>Přípomínka je opodstatněná:</b> Přípomínka je relevantní, text byl upraven.</p> <p>49. <b>Přípomínka je neopodstatněná:</b> Opakování předchozích připomínek. Viz vyhodnocení připomínek č. 1, 3, 4, a dal.</p> <p>50. <b>Přípomínka je neopodstatněná:</b> Identická připomínka s připomínkou č. 46.</p> <p>51. <b>Přípomínka je neopodstatněná:</b> Opakování předchozích připomínek. Viz vyhodnocení připomínek č. 1, 3, 4, a dal.</p> <p>52. <b>Přípomínka je neopodstatněná:</b> Přípomínka je relevantní, text byl upraven.</p> <p>53. <b>Přípomínka je neopodstatněná:</b> Koridory CPU-D1, CPU-D2, CPU-D3 (nyní označených CPU.DS04-1, CPU.DS04-2, CPU.DS04-3) jsou vyvolány záměrem výstavby dálnice D52. Bez toho by ztratily smysl.</p> <p>54. <b>Přípomínce se vyhovuje.</b> Tvrzení, že podmínka stanoviska EIA k R52 stanovuje povinnost vedení dálnice v zářezu je zavádějící. Navržené opatření zní, cit. „- vést, pokud možno po terénu, příp. v zářezu a vyhnout se násypovým partiím.“ Niméně na základě požadavku stanoviska SEA k ÚP Bavory č.j. JMK 68179/2022, byla podmínka ke koridoru určeném pro umístění dálnice D52 upravena takto: „v dalších stupních projektové dokumentace navrhnout takové řešení, aby byl vliv na krajinný</p>
---	---

<p>pro umístění dopravních zařízení a dopravního vybavení a umístění staveb vedlejších (souvisejících), jako například přeložek sítí technické infrastruktury, přeložek vodotečí, ekodukty. Některé z nich mohou být umístěny i s přesahem mimo vymezený koridor." Žádné z uvedených položek nesmí být umístěny mimo vymezený koridor. Vlastnické právo je právem ústavním a jeho omezení nelze provádět jinak než striktně dle zákona. Nelze tedy uplatnit ani podzákonný dokument jako metodický návod MMR , který protiprávně konstruuje o možnostech umístění staveb mimo vymezené koridory.</p> <p>52. Na str. 14 výrokové části návrhu ÚP Bavory se uvádí, že „Vztah regulace uvedené pro koridor a části ploch s rozdílným způsobem využití, nad kterými je koridor vymezen: do doby započetí užívání dokončené stavby dopravní infrastruktury se ve vymezeném koridoru použijí přednostně podmínky využití stanovené pro koridor dopravní infrastruktury. Zejména není přípustné umístění jakýchkoliv staveb a změn v území, které by znemožnily nebo podstatně ztížily umístění dopravní stavby. Podmínky využití přehytných ploch se použijí až po započetí užívání dokončené dopravní stavby." Toto je zcela absurdní tvrzení. Územní plánování nezná regulace, které by se samy nějak mohly měnit v čase.</p> <p>53. Na str. 17 výrokové části návrhu ÚP Bavory se uvádí, že „Na základní koncepci uspořádání krajiny na území obce bude mít vliv zejména dálnice D52 v koridorech CPZ-D1, CPU-D1, CPU-D2, CPU-D3." Koridory CPU-D1, CPU-D2, CPU-D3 nejsou součástí D52.</p> <p>54. Na str. 17 výrokové části návrhu ÚP Bavory se uvádí, že „Na základní koncepci uspořádání krajiny na území obce bude mít vliv zejména dálnice D52 ...". Toto je zásadní fakt, avšak řešení v návrhu ÚP Bavory navrhované je chybné, neboť porušuje podmínky stanoviska EIA pro R52, kde bylo požadováno řešení R52 včetně křižovatek pouze v zárezu.</p> <p>55. Na str. 52 - 53 výrokové části návrhu ÚP Bavory se konstatuje „Veřejně prospěšná stavba dopravní infrastruktury, dálnice D52. ... Do veřejně prospěšných staveb se zařazuje celý soubor staveb, v nichž stavbou hlavní je dálnice D52 a vedlejšími stavbami takové stavby, které se stavbou hlavní svým účelem užívání nebo umístěním souvisí a které zabezpečují užitelnost stavby hlavní nebo doplňují účel užívání stavby hlavní, jako např. doprovodná silnice II.třídy, opěrné zdi, mosty, tunely, protihlukové stěny, větve křižovatek, doprovodná silniční komunikace, přeložky silnic nižší třídy, místních a účelových komunikací , polních cest, dešťové usazovací nádrže, přeložky technické infrastruktury a vodotečí, přechody pro zvěř, umístění cyklostezky apod.. Některé z vedlejších (souvisejících) staveb mohou být umístěny i s přesahem mimo vymezený koridor (především stavby liniové technické infrastruktury, například přeložky plynovodů, dále přeložky místních a účelových komunikací a cyklostezek , přeložky vodotečí)." Tento postup je v rozporu s právními předpisy, a to z řady důvodů. Součástí dálnice D52, tedy ani její související stavby, mimo koridor dle ZÚR kraje, nelze bez dalšího vymezovat v návazných ÚP obcí. Vlastnické právo je právem ústavním a jeho omezení nelze provádět jinak než striktně dle zákona. Nelze tedy uplatnit podzákonný dokument jako metodický návod MMR. Jak bylo</p>	<p>ráz co nejméně významný, a stavba byla např. vegetačními prvky, terénními úpravami (konkrétně zářezem do krajiny dle doporučení ze stanoviska EIA) začleněna do krajiny“.</p> <p>Technické řešení stavby, včetně jejího výškového uspořádání, není řešeno v územním plánu. Bude upřesněno v navazujícím řízení, při respektování podmínek stanovených územním plánem..</p> <p><b>55. Přípomínka je neopodstatněná:</b> Tvrzení je mylné. Viz vyhodnocení předchozích připomínek. Pro větší srozumitelnost ÚP Bavory byly ale ty součásti stavby D52, které jsou situovány mimo koridor DS04 vymezený v ZÚR kraje, zařazeny v dokumentaci pro opakované veřejné projednání do samostatných veřejně prospěšných staveb označených VD.9, VD10 a VD.11.</p> <p><b>56. Přípomínka je neopodstatněná:</b> Tvrzení není pravdivé.</p> <p><b>57. Přípomínka je neopodstatněná:</b> Do ÚP Bavory jsou <b>zapracována</b> kompenzační opatření obsažená v kapitole „5.1. Zmírňující opatření“ Hodnocení vlivu koncepce „Územní plán Bavory“ na evropsky významné lokality a ptačí oblasti soustavy Natura 2000 (autor Mgr. Tomáš Dohnal).</p> <p><b>58. Přípomínka je neopodstatněná:</b> Tvrzení není pravdivé. Viz kap. II.8.</p> <p><b>59. Přípomínka je neopodstatněná:</b> Opatření ke zmírnění negativních vlivů z D52 jsou obsažena ve specifických podmínkách využití koridorů CPU-D1, CPU-D2 a CPU-D3 (nyní označených CPU.DS04-1, CPU.DS04-2, CPU.DS04-3) v kap. I.D.1. Tato opatření navazují na SEA posouzení ZÚR i Vyhodnocení vlivu na životní prostředí a</p>
---	---

	<p>uvedeno už výše „stavby související“, a to i uvnitř koridoru pro D52 nebyly v ZÚR JMK z roku 2016 veřejně projednány a ZÚR JMK byly s nepřipustnou libovůlí změněny po veřejném projednání. Takto chybně vymezení veřejně prospěšných staveb s cílem umožnit vyvlastňovací proces je právně nemožné.</p> <p>56. Návrh výroku ÚP Bavory neobsahuje vazbu na hodnocení SEA. To je zcela závažné pochybení.</p> <p>57. Návrh výroku ÚP Bavory neobsahuje kompenzační opatření pro negativní vlivy z D52. To je zcela závažné pochybení. To, co je uvedeno na str. 53 - 54 není reálným stanovením kompenzačních opatření. Nemůže být ani odkazováno na ZÚR JMK, neboť zde konkrétní kompenzační opatření pro oblast obce Bavory také absentují.</p> <p>58. Návrh odůvodnění ÚP Bavory neobsahuje vazbu na hodnocení SEA. To je zcela závažné pochybení.</p> <p>59. Návrh odůvodnění ÚP Bavory neobsahuje kompenzační opatření pro negativní vlivy z D52. To je zcela závažné pochybení. Za text odůvodňující nějaká konkrétní kompenzační opatření nelze pokládat citaci priority č. (20) z PÚR ČR. Konkrétní naplnění požadavků z PÚR absentuje.</p> <p>60. Hodnocení SEA k návrhu ÚP Bavory je tedy je zcela nedostatečné.</p> <p>61. Není řešena otázka střetů ÚSES s navrhovanou komunikací a možné významné negativní ovlivnění krajinného rázu. Toto je nepřipustný postup, neboť vyřešení střetů částí ÚSES je povinností územního plánování.</p> <p>62. Není řešena otázka střetů ÚSES s navrhovanou komunikací a možné významné negativní ovlivnění krajinného rázu. Územní plánování např. musí stanovit podmínky pro následná územní řízení, tedy zde např. musí být stanovena taková opatření, aby nedocházelo k významnému negativnímu ovlivnění krajinného rázu, což např. musí obnášet podmínku zapuštění tělesa D52 pod úroveň terénu tak, aby projev existence D52 byl z hlediska krajinného rázu minimální. To znamená, že měla být stanovena podmínka pro niveletu D52 minimálně 5 m pod nejnižšími body rostlého terénu, aby i kamiony nebyly vidět a nebránily pohledům na oblast Pálavy. Toto je nutné do výroku ÚP Bavory doplnit.</p> <p>63. V SEA je pominuta povinnost u ploch pro dopravu v co největší míře navrhnout opatření, která by eliminovala negativní ovlivnění odtokových poměrů a zachovala však povrchové vody do půdy. Otázka ochrany podzemních vod musí být v ÚP Bavory dořešena. Není možné ponechat tuto otázku bez řádného posouzení v SEA. Jak je velmi dobře známo, tato otázka u rakouské dálnice A5 představovala zásadní problém, jak z hlediska kanalizace dálnice v její trase, tak v následných otázkách dopadů na vodoteče a podzemní vody. Toto vše zahrnuje územně plánovací opatření, která nemohou být zajištěna v jiném procesu než v územním</p>	<p>Hodnocení vlivu koncepce „Územní plán Bavory“ na evropsky významné lokality a ptačí oblasti soustavy Natura 2000 k územnímu plánu Bavory. Opatření jsou dostatečná.</p> <p>60. <b>Přípomínka je neopodstatněná:</b> Hodnocení SEA k návrhu ÚP Bavory bylo upraveno a doplněno podle požadavků dotčených orgánů (OŽP Krajského úřadu JmK, KHS, AOPK).</p> <p>61. <b>Přípomínka je neopodstatněná:</b> Tvrzení není pravdivé. V kap. I.D.1 je ve specifických podmínkách využití koridorů CPU-D1, CPU-D2 a CPU-D3 (nyní nově označených CPU.DS04-1, CPU.DS04-2, CPU.DS04-3) uvedeno:  „- V navazujícím řízení nutno technicky dořešit křížení dálnice s nadregionálním biokoridorem K JM04/T, s cílem zajištění funkčnosti biokoridoru,  - Zajistit zachování prostupnosti krajiny, včetně migrační prostupnosti (CPU.DS04-2 - ekodukt).“</p> <p>62. <b>Přípomínka je neopodstatněná:</b> Opakování předchozích připomínek – viz vyhodnocení připomínek 27, 28, 29, 61.</p> <p>63. <b>Přípomínka je neopodstatněná:</b> Koridor CPU-D1 (nyní označený CPU.DS04-1) je určen nejen pro samotnou dálnici D52, ale i staveb vedlejších (souvisejících) – viz kap. I.D.1. Takovými vedlejšími stavbami budou i stavby související s nakládáním s dešťovými vodami z komunikace. Konkrétní řešení bude obsahem navazujících řízení.</p> <p>64. <b>Přípomínka je neopodstatněná:</b> V kap. I.D.1 je ve specifických podmínkách využití koridorů CPU-D1, CPU-D2 a CPU-D3 (nyní označených</p>
--	---	---



<p>plánování. V případě rakouské A5 bylo nutné vymezit plochy pro dvoj(troj)stupňové sedimentační nádrže napojené na vodoteče a vzhledem k tomu, že kondenzované splachy z tělesa dálnice při její moderní konstrukci a odkana lizová ní jsou vysoce agresivní, bylo dokonce nutné vymezit v území plochu pro vodní kanál délky cca 15 km, aby tyto vody mohly být vypouštěny do vodoteče, kde je celoročně dostatečný průtok, neb nejbližší vodoteče k dálnici A5 tento garantovaný průtok neměly. Vzhledem k tomu, že z tohoto hlediska je situace na straně Mikulovska velmi podobná situace jako na straně Falkensteinska, je nutné ÚP Bavory dopracovat o všechna územně plánovací opatření pro D52. Nelze vymezit koridor pro D52 bez těchto územně plánovacích opatření. To není problematika, která by mohla být řešena v územních řízeních. Je pravdou, že v ČR je se splachem z dálnic menší zkušenost než v Rakousku, ale to neznamená, že toto je možné podceňovat. V Rakousku jsou dokumentovány i případy fatálního znečištění z dálnic, např. případ, kdy jak to bylo výstižně publikováno, v potoce byla voda slanější než v moři - a vedlo to k totálnímu vychcípání ryb v rybníce na předmětné vodoteči. Tato územně plánovací opatření pro D52 je nutné do výroku ÚP Bavory doplnit, řádně odůvodnit a s použitím principu předběžné opatrnosti dle § 13 zákona o ochraně přírody s rezervou naddimenzovat. Pokud by se ukázalo, že řešení otázky odkanalizování D52 narazí na problém nedostatečně vydatných místních vodotečí, bylo by nutné nadmístní řešení přenechat Aktualizaci ZÚR JMK. Nepochybně by řešení bylo složité, i kvůli kvalitě vod Mušovských jezer a nutnosti jejich ochrany vzhledem k lokalitám systému NATURA 2000, a to jak PO tak EVL.</p> <p>64. V SEA schází posouzení dotčených melioračních zařízení. Je potřeba navrhnout vhodná opatření pro zajištění funkčnosti drenáže. Je povinností územního plánování, tyto střety řešit a ne je alibisticky odkládat do následných řízení, která k jejich řešení již nemají procesní nástroje. Zejména vazba na podmínku zachování krajinného rázu a návazná podmínka snížení nivelety D52 a odkanalizování D52 musí být ÚP Bavory řešeny.</p> <p>65. Na str. 73 odůvodnění je uvedeno: „V evropských souvislostech, v souladu s nařízením Evropského parlamentu a Rady o hlavních směrech Unie pro rozvoj transevropských dopravních sítí, je dálnice D52 zařazena do sítě TEN-T Core“. V evropské legislativě není D52 zmíněna. Evropská silniční síť TEN-T, a specificky tzv. „globální síť“ je dle čl. 9/1a „NAŘÍZENÍ EVROPSKÉHO PARLAMENTU A RADY (EU) č. 1315/2013 ze dne 11. prosince 2013 o hlavních směrech Unie pro rozvoj transevropské dopravní sítě a o zrušení rozhodnutí č. 661/2010/EU“ sítí vyznačenou v mapách a seznamech obsažených v příloze I a v příloze li části 2 tohoto Nařízení. Detailnost vymezení v tomto Nařízení je mimořádně nízká a závazným je pouze to, co je jak v seznamu v příloze II části 2 tohoto nařízení a současně odpovídá mapám v příloze I toho nařízení. Tedy ne každý detail, který by si někdo přál odečítat z map a pokládat jej za závazný, závazným není. Síť TEN-T je uzly a jejich seznam je v příložené tabulce. Mezi těmito uzly Mikulov není, tedy Mikulov není součástí definice TEN-T.</p>	<p>CPU.DS04-1, CPU.DS04-2, CPU.DS04-3) uvedeno:      „V případě dotčení melioračních zařízení řešit technická opatření pro zajištění funkčnosti drenáže.“      Podrobněji nelze tuto problematiku v územním plánu řešit, s odkazem na ustanovení § 43 odst. (3) zákona č. 183/2006 Sb., podle kterého územní plán ani vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území nesmí obsahovat podrobnosti náležející svým obsahem regulačnímu plánu nebo územním rozhodnutím.      Rovněž § 72 odst. 1 nového stavebního zákona č. 283/2021 Sb., v platném znění, stanovuje, citují:      „(1) Územně plánovací dokumentace nesmí obsahovat podrobnosti, které náležejí svým obsahem navazující územně plánovací dokumentaci nebo rozhodnutí.“</p> <p><b>65. Připomínka je neopodstatněná:</b> Odůvodnění je převzato z odůvodnění ZÚR kraje. V nařízení Evropského parlamentu a Rady o hlavních směrech Unie pro rozvoj transevropských dopravních sítí je uvedena Evropská silniční síť TEN-T. Detailnost vymezení v mapách EU je pravděpodobně nízká právě proto, aby mohly jednotlivé státy samy upřesnit polohu těchto staveb, což ČR udělala v PÚR a Krajská úřad JmK zpřesnil v ZÚR kraje.</p>
--	--

ČZ	Uzel	Typ uzlu	Typ přetav	Typ přetav	Typ přetav
	Brno	globální			globální
	Děčín		hlavní		hlavní
	Levočica		globální		globální
	Mělník		hlavní		hlavní
	Olomouc	hlavní			hlavní
	Pardubice		hlavní		hlavní
	Píseň				hlavní
	Praha	hlavní (Václav Havel)*	hlavní (Praha Holešovice) globální (Libeň) globální (stacion) globální (Smíchov)		hlavní (Praha Ústavní)
	Třetov				hlavní

ČLÉN STÁT	NÁZEV UZLU	LEŽEŤ	NÁMOŘNÍ PŘETAV	VNITROZEMSKÝ PŘETAV	KOMBINOVANÝ TERMINÁL ŽELEZNIČNÍ A SILNIČNÍ DOPRAVY (BRT)
	Ústí nad Labem			globální	globální

Lze odkázat i na návazné Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 1316/2013 ze dne 11. prosince 2013, kterým se vytváří Nástroj pro propojení Evropy, mění zařízení (EU) č. 913/2010 a zrušují nařízení (ES) č. 680/2007 a (ES) č. 67/2010 ( I ). Z tohoto nařízení pochází terminologie koridorů TEN-T a pro tzv. Baltsko-jadranský koridor je zde uvedeno jeho výtýčení takto:

Baltsko - jadranský VYTÝČENÍ KORIDORŮ:	
Gdynia - Gdaňsk - Katowice/Slawkóv	
Gdaňsk - Warszawa - Katowice	
Katowice - Ostrava - Brno - Wien	
Szczecin/Swinoujście - Poznaň - Wrocław - Ostrava	
Katowice - Žilina - Bratislava - Wien	
Wien - Graz - Villach - Udine - Trieste	
Udine - Venezia - Padova - Bologna - Ravenna	
Graz - Maribor - Ljubljana - Koper/Trieste	

Ani zde není uveden Mikulov.

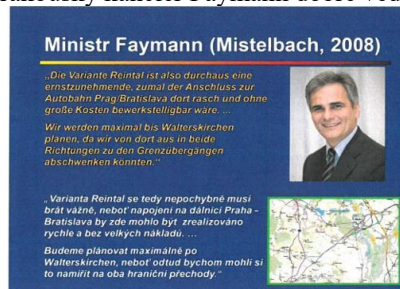
Z hlediska financování dle Nařízení č. 1316/2013 je uvedeno:

Brno - rakouská hranice	přeshraniční	silnice	modernizace
-------------------------	--------------	---------	-------------

Ani zde není uveden Mikulov.

Takže odkazy na to, že Nařízení EU o TEN-T rozhodlo o trasování Baltsko- jadranského koridoru přes Mikulov, nemají oporu v evropské legislativě. Tedy tento text z Odůvodnění ÚP Bavyry musí být vypuštěn. To, že DS2

má být součástí sítě TEN-T je stanoveno až Politikou územního rozvoje ČR, která toto zařazení provedla. Nelze odkazovat „na Brusel“, když za problémy s nevhodným trasováním transevropských koridorů si můžeme sami doma v ČR a za naši neschopnost jednat s Rakouskem. Však ani Rakousko nyní dle jejich vládních dokumentů již z roku 2010 nemíní stavět AS ve čtyřpruhovém uspořádání až po hranici s ČR, pokud ČR nepostaví čtyřpruhovou RS2 (nyní DS2) až na hranici s Rakouskem. Ostatně stačí se seznámit i s historií, že rakouský ministr dopravy a pozdější rakouský kancléř Faymann dobře věděl o výhodnosti napojení u Břeclavi:



V podstatě to, co se zde uvádí a pochází z roku 2008, dává pořad dobrý smysl. Stačí se podívat, kde je na AS již realizovaná MÚK Grosskrut a jak je daleko do Břeclavi a odtud po nově budované DSS směrem na sever k napojení na DI a dále pak na Ostravu a do Polska.

66. Na str. 73 Odůvodnění je uvedeno: „Usnesením vlády ČR č. 713/2010 Sb. o změně usnesení vlády ze dne 9. června 2008 č. 735, k přípravě a výstavbě kapacitní pozemní komunikace Pohořelice - státní hranice s Rakouskou republikou je potvrzeno propojení rychlostní silnice R52 na území České republiky a dálnice A5 na území Rakouské republiky na Česko-rakouské státní hranici mezi městy Mikulov a Drasenhofen.“ Územní plánovač by měl vědět, že musí ctít stavební zákon a že exekutivní rozhodnutí politického orgánu nemají právní váhu. Právní váhu dokonce nemá ani tzv. Dohoda s Rakouskem, neb aby měla právní váhu a přednost před stavebním zákonem, musela by být podle Ústavy ČR ratifikovaná Parlamentem ČR, což ale není.

67. Na str. 73 odůvodnění je uvedeno: „Dálnice D52 je koncepčně zakotvena v Dopravní sektorové strategii, 2. fáze“ Ani tento dokument není rozhodný pro územní plánování na úrovni ÚP obcí, stejně jak není ani odkazovaný dokument Aktualizace strategické vize Strategie Jihomoravského kraje 2020. Odkazy na takovéto dokumenty do odůvodnění ÚP Bavory nepatří a jsou jen zavádějící pro neinformované osoby, neb budí dojem něčeho, na čemž postup zpracovatele ÚP Bavory údajně stojí, a přitom to tak není a ani být ze zákona nemůže.

68. Ve světle výše uvedených bodů je nutné zásadním způsobem přepracovat kapitolu II.14. Doprava a uvádět zde pouze ta fakta, která jsou korektní a mají reálný příspěvek k odůvodnění pořizovaného ÚP Bavory.

66. **Přípomínka je neopodstatněná:** Nicméně i na základě citovaného usnesení vlády byl vymezen koridor pro D52 v ZÚR kraje a musel být tedy zpřesněn v ÚP Bavory. Dle § 43 odst. 3 starého stavebního zákona: „(3) Územní plán v souvislostech a podrobnostech území obce zpřesňuje a rozvíjí cíle a úkoly územního plánování v souladu se zásadami územního rozvoje kraje a s politikou územního rozvoje. ...“ Rovněž § 72 odst. 1 nového stavebního zákona č. 283/2021 Sb., v platném znění, stanovuje, citují: „(1) Územně plánovací dokumentace nesmí obsahovat podrobnosti, které náležejí svým obsahem navazující územně plánovací dokumentaci nebo rozhodnutí.“

67. **Přípomínka je neopodstatněná:** I tyto podklady sloužily k vymezení koridoru pro D52 v ZÚR kraje. ÚP Bavory již tento koridor NEVYMEZUJE, ale pouze ZPŘESŇUJE. Přípomínka tedy směřuje nikoliv k ÚP Bavory, ale k platným ZÚR kraje.

68. **Přípomínka je neopodstatněná:** Kapitola odůvodnění II.14. Doprava je výstižná a pravdivá.

69. **Přípomínka je neopodstatněná:** Z přípomínky není zřejmé, proč pisatel argumentuje rozsudky ke zrušeným ZÚR kraje, když má Jihomoravský kraj nové ZÚR, které už zdárně prošly několika žalobami u soudů. Přípomínka nicméně směřuje nikoliv k ÚP Bavory, ale k platným ZÚR kraje a je tedy bezpředmětná.

69. Na str. 75–77 odůvodnění jsou reprodukovány výřezy, které dle zpracovatele mají zřejmě dokládat, že koridor D52 prošel řádným hodnocením SEA. Toto však nedokazují, neb se jedná pouze o útržkové texty bez reálného základu v zásadních podkladech, jako např. v predikovaných intenzitách dopravy, a tyto útržkové texty jsou bez vztahu k zákonným limitům přípustného zatížení území dle příloh zákona o ovzduší. Toto posouzení je zásadní způsobem vadné i proto, že předmětné posouzení musí být i kvantitativní. Toto jednoznačně v rozsudku, kterým byly zrušeny ZÚR JMK v roce 2012, uvedl NSS v bodě 80: „Nejvyšší správní soud ovšem musel dát navrhovatelům plně zapravdu v tom, že ZÚR neobsahují žádné hodnocení kumulativních a synergických vlivů. Odpůrce setrval pouze u definice možných lokalit jejich výskytu, ale jejich posouzením (zhodnocením dopadů a závažnosti po stránce kvantitativní a kvalitativní) se vůbec nezabýval“.

Dále pak NSS uvedl „Svědék RNDr. L. K. potvrdil, že došlo pouze k identifikaci možných kumulativních vlivů, přičemž za vyhodnocení těchto vlivů považoval zakreslení těchto vlivů do výkresu é. 6. Označil-li svědek tento způsob hodnocení za primitivní, soud konstatuje, že ani takové kvality nebylo v projednávaném případě dosaženo, neboť se fakticky o žádné hodnocení nejedná. Přístup zpracovatele VURÚ a odpůrce k této otázce lze bez nadsázky označit za formalistický, zcela ignorující smysl zákonné úpravy“

To, co na str. 51–77 odůvodnění zpracovatel prezentuje ze ZÚR není jiné kvality než to, co NSS popisuje výše. Navíc je to zcela nekonkrétní k obci Bavory, a tedy není zde nic relevantního pro posouzení pro obyvatelstvo, ovzduší i přírodu na tomto území. Vzhledem k tomu, že zaznívá od politiků argumentace, že ZÚR JMK byly soudy shledány pořádku, tak je vhodné dodat, že oba dva rozsudky (krajského soudu i NSS) trpí tzv. „nepřezkoumatelností pro nedostatek důvodů“, jinými slovy, že oba soudy ignorovaly některé části žaloby, a tedy o ní nerozhodly. Jak vlastně neexistující je hodnocení kumulativních a synergických vlivů pro návaznost na D52 u Brna dokládá níže připojená tabulka posuzování kumulativních a synergických jevů ze ZÚR JMK z roku 2016, která byla soudu předložena, ale např. i touto částí žaloby se soud nezabýval:

Vyhodnocení kumulativních a synergických vlivů		
Vymezení vlivu a jeho charakteristika	Významnost vlivu	Typ ovlivnění, popis vlivu

Poznámka: V tabulce jsou uvedeny pouze jevy/charakteristiky, které mohou být využitím vymezeného koridoru/plochy ovlivněny resp. vyhodnocením byly vlivy identifikovány.

Je zde zcela názorně vidět, že tato tabulka pro vyhodnocení kumulativních a synergických vlivů je zcela nevyplněna, tj. hodnocení kumulativních a synergických vlivů zde nebylo provedeno. Přítom současně se jedná o velmi závažně dotčenou oblast, kdy v SEA k ZÚR JMK bylo identifikováno a také

doloženo reprodukcí z Přílohy 2 vyhodnocení SEA k ZÚR JMK, že překročení zákonných limitů se týká 92,24 % území reprodukováná níže.

Popis záměru, stávající funkce, hodnoty a limity vymezeného koridoru/plochy	
<b>DS12</b>	
Specifikace záměru:	D2 Chrlice II - Brno, jih: zkapacitnění včetně přestavby MÚK
VARIANTNÍ ŘEŠENÍ:	ne Ostatní hodnocené varianty:
Dotčené obce:	Brno, Modřice
Plocha:	198,31 ha
<b>Ovzduší</b>	
překročení imisních limitů: Brno, Modřice	92,24 %
<b>Obyvatelstvo, lidské zdraví</b>	
překročení hlukových limitů: Brno, Modřice	37,96 %

To, že se soudy nevyjádřily k částem ZÚR JMK a založily tzv. „nepřezkoumatelností pro nedostatek důvodů“ nečiní podklady ze ZÚR JMK, které zpracovatel cituje, použitelnými pro návrh ÚP Bavory. Hodnocení SEA pro D52 tedy v ZÚR JMK neproběhlo, což mu s í být napraveno.

V každém případě musí SEA k návrhu ÚP zahrnout hodnocení SEA pro 0 52, aby byly řádně posouzeny vlivy hlukosti, znečištění ovzduší atd., a to zcela konkrétně pro území obce Bavory a na obyvatele této obce.

70. Aby nevznikly pochybnosti o nedostatečnosti vyhodnocení SEA pro 052 Pohořelice – Mikulov, vedle nevyplněné hodnotící tabulky v SEA pro úsek D52/JT Rajhrad – MÚK Chrlice-II je níže uvedena ukázka z vyhodnocení SEA v ZÚR JMK pro úsek D52 Pohořelice – Mikulov (záměr OS04 v ZÚR JMK).

Na str. 23 Přílohy č. 2 vyhodnocení SEA pro ZÚR JMK je uvedeno následující:

70. **Přípomínka je neopodstatněná:** Přípomínka se netýká ÚP Bavory, ale ZÚR kraje.

Popis záměru, stávající funkce, hodnoty a limity vymezeného koridoru/plochy	
<b>DS04</b>	
Specifikace záměru:	D52 Pohořelice - Mikulov - hranice ČR / Rakousko
Variantské řešení:	ne Ostatní hodnocené varianty:
Dotčené obce:	Bavory, Horní Věstonice, Mikulov, Pasohlávky, Perná, Pohořelice, Vlasatice
Plocha:	593,2 ha
<b>Obyvatelstvo, lidské zdraví</b>	
překročení hlukových limitů: Bavory, Horní Věstonice, Mikulov, Pasohlávky, Perná, Pohořelice	
17,51 %	

Je zde tedy konstatováno existující překročení veřejnoprávních limitů pro všechny obce, v jejichž blízkosti má nově vymežovaná komunikace D52 Pohořelice – Mikulov procházet.

Lze proto zdůraznit, že specificky pro v tabulce jmenované obce Pohořelice, Perná, Pasohlávky, Horní Věstonice a Bavory bude vzdálenost nové dálnice D52 od obytných území identická se vzdáleností od existující silnice 1/52, a tedy z.de budou pro D52 vyvolány větší negativní vlivy než v současnosti pro 1/52 a bude docházet k dalším a vyšším překračováním zákonných limitů. Ve vyhodnocení SEA pro úsek D52 Pohořelice – Mikulov ovšem není nic o možné nápravě situace s uvedenými překročenými hlukovými limity.

Nárůst hlučnosti se přitom dá předpokládat jako významný, neboť realizací dálnice 052 (jako součásti transevropského Baltsko-jadranského koridoru) totiž dojde nejen ke zvýšení rychlosti vozidel na dálniční rychlost cca 130 km/h, ale i k významným změnám složek dopravního proudu (nárůstu podílu kamionové dopravy), k nárůstu celkových intenzit dopravy a specificky k nárůstu intenzity těžké nákladní dopravy v noci.

Toto vše jsou významné negativní vlivy, o kterých není v SEA pro ZÚR JMK ani náznakem pojednáno. Tedy v SEA k ZÚR JMK nejsou posouzeny ani vyvolané vlivy v okolí úseku D52/JT, ani negativní vlivy pro napadený úsek dálnice D52 Pohořelice – Mikulov, a to specificky pro výše identifikované obce Pohořelice, Perná, Pasohlávky, Horní Věstonice a Bavory, tedy pro podstatnou část dálničního úseku D52 Pohořelice – Mikulov.

Došlo zde tedy k situaci podobné, jaká se řešila v soudním sporu o zákonnosti ZÚR JMK z roku 2011, kdy byly tyto ZÚR JMK v roce 2012 zrušeny jako celek. V tomto případě rozsudek NSS spis. zn. 1 Ao 7/2011 jako důvod ke zrušení konstatoval, že není možné negativní vlivy jen identifikovat, ale že musí být kvantifikovány a vyhodnoceny.

NSS také v bodě {75} cit. rozsudku zdůraznil, že soud ovšem poznamenává, že kumulativní vlivy je třeba zkoumat nejen v případě většího počtu navrhovaných záměrů, ale též tehdy, je-li koncipován, byť jediný záměr v území, ve kterém se již nacházejí realizované záměry a jejichž společné působení s navrhovaným záměrem by mohlo mít kumulativní nebo synergický efekt." (zvýrazněno doplněno).

Je tedy nepochybné, že přivedení dálkové tranzitní dopravy, resp. její navýšení, a to i v prostoru Mikulova, vyvolá nejen nárůst negativních vlivů, ale budou zde i vlivy kumulativní díky dopravě regionální a dopravě

vnitroareálové na území města Mikulov. Tyto kumulativní vlivy nebyly v SEA k napadeným ZÚR JMK ani identifikovány, a tedy nemohly být ani nijak kvantifikovány a vyhodnoceny.

Na tuto situaci tedy dopadají závěry cit. rozsudku NSS, které učinil v bodě [90], když uzavřel: „Nejvyšší správní soud uzavírá, že úkolem odpůrce bylo nejen kumulativní a synergické vlivy identifikovat, ale též vyhodnotit (popsat možné konkrétní dopady na konkrétní složky životního prostředí, zvážit, zda neexistuje jiné lepší řešení, a zohlednit hodnocení těchto vlivů při výběru varianty záměru) a v případě jejich akceptace stanovit pro realizaci záměrů konkrétní podmínky (kompenzační opatření), které by kumulativní a synergické vlivy minimalizovaly, a dále stanovit pravidla jejich sledování. Právě zásady územního rozvoje jsou ideální platformou pro zvážení a zohlednění kumulativních a synergických vlivů plánovaných záměrů, neboť v této fázi územního plánování je ještě dobře možné od kumulace záměrů upustit, pozměnit je nebo navrhnout vhodná kompenzační opatření. Vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území (konkrétně část SEA s přílohou HIA a část NATURA) tedy neodpovídá požadavkům bodu 5 přílohy stavebního zákona: napadené ZÚR tudíž vychází z neúplně zjištěného skutkového stavu (shodně rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 24. 11. 2010, č. j. I Ao 512010-169, publikovaný pod č. 226(II20JJ Sb. NSS). Nejvyšší správní soud shledal námitku navrhovatelů důvodnou.“(zvýrazněno doplněno).

Pro výše jmenované obce Pohořelice, Perná, Pasohlávky, Horní Věstonice a Bavory a ani pro město Mikulov nebylo v napadených ZÚR JMK řádně provedeno vyhodnocení procesem SEA. Hodnocení SEA pro D52 tedy v ZÚR JMK neproběhlo, což musí být napraveno. V každém případě musí SEA k návrhu ÚP zahrnout hodnocení SEA pro D52, aby byly řádně posouzeny vlivy hluku, znečištění ovzduší atd., a to zcela konkrétně pro území obce Bavory a na obyvatele této obce.

71. SEA se na str. 8 dokumentu VVÚRÚ (zde i níže je odkazována na číslování stránek celého dokumentu zpracovatele, ne na číslování naskenovaných textů SEA) odkazuje na „Metodický výklad k postupu příslušných úřadů při aplikaci ustanovení § 10i a ustanovení souvisejících zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí a o změně některých souvisejících zákonů (zákon o posuzování vlivů na životní prostředí), ve znění zákona č. 93/2004 Sb. (dále jen „zákon“), při posuzování vlivu územně plánovací dokumentace na životní prostředí (příloha k čj. 3131/0PVI/04).“ Toto je dnes již irelevantní dokument z roku 2004, neb od roku 2004 uplynulo již 15 let a zákon č. 100 /200 I Sb. byl opakovaně novelizován. Navíc je tento dokument nezveřejněný. To, že kancelář doc. Loewa se možná smysluplně účastnila řízení EIA pro R52 v letech 2003–2004, z toho však tato kancelář nemůže „žít navždy“. Takto zpracované posouzení SEA na základě 15 let staré ho dokumentu je nutné odmítnout jako celek už jen po této citaci.

72. Na str. 8 dokumentu VVÚRÚ je uvedeno „Odbor životního prostředí vydal stanovisko 29.04.2019 (pod značkou S-JMK 61897/2019/0ŽP/Dah) z hlediska vlivů na životní prostředí.“ Na str. 9 dokumentu VVÚRÚ se naopak tvrdí, že „dne 29.4.2019 obdržel krajský úřad od AOPK stanovisko dle § 45i zákona č. 114/ 1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny (dále jen zákon o ochraně přírody), ve znění pozdějších předpisů k návrhu zadání územního plánu Bavory v tom smyslu, že výše uvedená koncepce může mít významný vliv na příznivý stav předmětu ochrany nebo celistvost evropsky významné lokality a ptačí oblasti (č. j. 00304/JM/19 ze dne 2

**71. Přípomínka je neopodstatněná** Přípomínka k naturovému hodnocení. Uvedený metodický výklad se nevztahuje k zákonu o posuzování staveb na životní prostředí, ale je specifickým výkladem k posuzování koncepcí, resp. ÚPD a nebyl v průběhu let upravován. Poznámka: společnost LÖW & spol., s.r.o. rozhodně nežije z řízení o R52, ohledně variant dle ZÚR se na posouzení nepodílela a posuzování ÚPD na životní prostředí je zpracováno s maximálním ohledem na zdraví obyvatel, přírodu a krajinu.

**72. Přípomínka je neopodstatněná** Je formulováno správně, stanovisko AOPK bylo vydáno 21.2.2019, ale kraj obdržel 29.4. 2019 a současně vydal svoje stanovisko.

**73. Přípomínka je neopodstatněná** Vyhodnocení přínosu územního plánu k naplnění priorit územního plánování pro zajištění udržitelného rozvoje území obsažených v PÚR nebo ZÚR je obsahem samostatné kapitoly „E“ VVURÚ a rovněž kapitoly II.3. Odůvodnění ÚP Bavory.

**74. Přípomínka je neopodstatněná:** Mylné tvrzení. Viz odůvodnění k připomínkám č. 30, 31, 32.

**75. Přípomínka je neopodstatněná:** Nicméně

	<p>1.02.2019)." Toto je nutno objasnit.</p> <p>73. Na str. 8 dokumentu VVÚRÚ je uvedeno, Návrh územního plánu Bavory naplňuje vybrané republikové priority územního plánování pro zajištění udržitelného rozvoje území." , Toto však není nijak doloženo. Je tedy založena nepřezkoumatelnost SEA a dokument musí být přepracován.</p> <p>74. Na str. 8 dokumentu VVÚRÚ je odkazováno na soulad návrhu ÚP Bavory se ZÚR JMK. Toto je nesprávné tvrzení, neboť návrh ÚP pracuje s nepřipustným přístupem, že objekty pro D52 mohou být umísťovány i mimo koridor vymezený v ZÚR JMK a v některých místech křižovatkách) je plocha pro dopravu přímo v rozporu s koridorem dle ZÚR JMK.</p> <p>75. SEA odkazuje na v roce 2016 vydané Opatření obecné povahy – PZKO zóna Jihovýchod. Toto PZKO je však nutné vnímat v kontextu rozsudku NSS, kterým byl zrušen PZKO po aglomeraci Brno. Tento právní pohled je však ignorován.</p> <p>76. Na str. 19 SEA je odkazováno na PZKO zóna Jihovýchod, avšak zcela nekonkrétně. To je naprosto nedostatečné.</p> <p>77. Na str. 19 SEA je odkazováno na PZKO zóna Jihovýchod a je tvrzeno, že „Některé z cílů ve vztahu k životnímu prostředí byly do návrhu ÚP Bavory zapracovány v přiměřeném rozsahu a dle možností s ohledem na udržitelný rozvoj území.". Toto je nejen zcela nekonkrétní, ale toto tvrzení je i v rozporu s obsahem návrhu ÚP Bavory. Není zde zapracováno nic z hlediska mobilních zdrojů znečištění z D52.</p> <p>78. Odkazy na PÚR a další státní politiky a podobné dokumenty na str. 14–19 pouze odkazují na názvy kapitol těchto dokumentů a uvádí, že mají vazbu ÚP Bavory, ale zůstávají v tomto ohledu na naprosto nekonkrétní úrovni, takže tato část SEA je prakticky nepoužitelná. Toto je ukázkou naprosto nepřijatelných postupů zpracovatele SEA a je to důvodem pro kompletní přepracování SEA.</p> <p>79. Zpracovatel SEA evidentně „recykluje" podobně nekonkrétní text z jiných hodnocení SEA – viz např. odkaz na změnu č. I ÚP Stošíkovice na str. 14.</p> <p>80. Numerická hodnocení v tabulkách SEA na str. 14–19 dokumentu VVURÚ jsou naprosto neodůvodněná a jako taková zcela nepřezkoumatelná. Evidentně je zde aplikována metoda „expresních" hodnocení SEA. Toto je zcela nepřipustné a SEA musí být zcela přepracována.</p> <p>81. Na str. 22 dokumentu VVÚRÚ je v SEA odkaz na zákonné limity dle zákona o ovzduší, ale zpracovatelům SEA nějak uniklo, že zde vytvářejí rozpor, když zákonné limity jsou v zákoně i v evropské legislativě definovány pro jeden kalendářní rok a hodnocení SEA zcela se nepatřičně odvolává na tzv. pětileté</p>	<p>Opatření obecné povahy – PZKO zóna Jihovýchod zrušeno nebylo.</p> <p>76. <b>Přípomínka je neopodstatněná:</b> Podrobnost odpovídá obsahu územního plánu. Podrobněji nelze tuto problematiku v územním plánu řešit, s odkazem na ustanovení § 43 odst. (3) zákona č. 183/2006 Sb., podle kterého územní plán ani vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území nesmí obsahovat podrobnosti náležející svým obsahem regulačnímu plánu nebo územním rozhodnutím. Rovněž § 72 odst. 1 nového stavebního zákona č. 283/2021 Sb., v platném znění, stanovuje, citují: „(1) Územně plánovací dokumentace nesmí obsahovat podrobnosti, které náležejí svým obsahem navazující územně plánovací dokumentaci nebo rozhodnutí.“</p> <p>77. <b>Přípomínka je neopodstatněná:</b> Data ohledně mobilních zdrojů znečištění nejsou relevantní pro SEA hodnocení, pracuje s nimi EIA.</p> <p>78. <b>Přípomínka je neopodstatněná:</b> Vyhodnocení přínosu územního plánu k naplnění priorit územního plánování pro zajištění udržitelného rozvoje území obsažených v PÚR nebo ZÚR je obsahem samostatné kapitoly „E“ VVURÚ a rovněž kapitoly II.3. Odůvodnění ÚP Bavory.</p> <p>79. <b>Přípomínka poukazuje na nesprávnost v textu,</b> text je opraven.</p> <p>80. <b>Přípomínka je neopodstatněná:</b> Tabulka pracuje s expertními odhady jednotlivých specialistů, metodicky vysvětleno pod tabulkou.</p>
--	---	--



průměry – viz poslední sloupec v tabulce. I toto dokládá, že SEA musí být zcela přepracována. Lze dodat, že tyto pětileté průměry nejsou počítány standardním způsobem a dokládá to i legenda k mapám pětiletých průměrů, jak je publikována na internetu, kde se mj uvádí:

**Plošné mapy (v síti 1 x1 km) pětiletých průměrných koncentrací znečišťujících látek, které mají stanoven imisní limit pro roční průměrnou koncentraci, jsou spočítány v GIS z plošných map za jednotlivé roky.**

Mapy nejsou konstruovány z vypočteného průměru ročních průměrných koncentrací na jednotlivých stanicích za pět předchozích let a to zejména proto, že ne každý rok mají všechny stanice dostatek platných měření pro výpočet roční průměrné koncentrace a dále proto, že v průběhu let nastávají změny v sítích měřicích stanic.

Současně se v legendě k pětiletým průměrům uvádí, že

**Pro doplnění jsou uvedeny i plošné mapy pětiletých průměrných koncentrací pro 36. max. hodnotu 24hod. průměrné koncentrace PM<sub>10</sub> a 4. max. hodnotu 24hod. průměrné koncentrace SO<sub>2</sub> (tyto imisní charakteristiky zákon o ochraně ovzduší nevyžaduje).**

Zpracovatel SEA tedy zásadním způsobem pochybil.

82. Zákon č. 201/2012 Sb. ve věci pětiletých průměrů je v rozporu se závaznou evropskou Směrnicí Evropského parlamentu a rady 2008/50/ES ze dne 2 I. 5. 2008 o kvalitě vnějšího ovzduší a čistším ovzduším pro Evropu. Tato závazná evropská legislativa nepřipouští „mas kovat“ existující překročení v některých kalendářních letech průměrováním s hodnotami s léty jinými, kdy k překročení nedojde. V případě rozporu národní legislativy a závazné evropské legislativy se uplatní evropská legislativa. V SEA je nutné pracovat s ročními hodnotami.

83. Zpracovatel SEA místo limitu pro četnost překročení 24hodinových průměrů nesprávně použil odvozené hodnoty tzv. 36. nejvyšší hodnotu koncentrace jemného prachu frakce PM IO. Nahrazování zákonem stanoveného limitu daného počtem/četností výskytů 24 hod průměrů PM 10 s hodnotou nad 50 µg/m3 hodnotou tzv. 36. nejvyšší hodnoty nelze z hlediska posuzování dodržení zákonného limitu s odkazem na pětiletý průměr provádět. Dochází tak k průměrování fyzikálně odlišné veličiny, jednoho specifického (36. v pořadí) měření 24 hod průměru koncentrace a nepracuje se tak s veličinou, kterou definuje příloha č. 1 bod I zákona 201/2012 Sb., tj. hodnota četnosti.

84. Zpracovateli SEA zcela uniklo, že předmětné pětileté průměry byly (bez opory v evropské legislativě) vloženy do zákona o ochraně ovzduší pouze pro konkrétní specifický účel, kterým není posuzování

Konkrétní odůvodnění hodnocení slovně v kapitole Vlivy návrhu ÚP na jednotlivé návrhové plochy.

81. **Přípomínce se z části vyhovuje, text je opraven.** Jako zpracovatelé SEA považujeme za mnohem průkaznější z hlediska znečišťujících látek pětileté průměry, které dávají lepší představu o stavu těchto látek

82. **Vypořádání připomínky** viz odůvodnění ad. 81

83. **Vypořádání připomínky** viz odůvodnění ad. 81

84. **Vypořádání připomínky** viz odůvodnění ad. 81

85. **Přípomínka je neopodstatněná:** Jedná se o obecně známé údaje týkající se i posuzovaného území.

<p>územních plánů. Pokud pro některé specifické úkony zákon 201/2012 Sb. stanoví další postupy, jako např. v § 11, pak tyto postupy jsou jen aplikovatelné jen pro tyto specifické úkony, tj. v § 11 pro územní řízení. Posouzení SEA není územním řízením, tedy na něj nedopadá § 11 zákona č. 201/2012 Sb., ale je nutno se držet pouze § 3 odst. I a Přílohy č. 1 cit. zákona, tedy ročních průměrů, a ne pětiletých průměrů.</p> <p>85. Na str. 20 dokumentu VVÚRÚ v SEA je uvedeno „Hlavními zdroji znečištění ovzduší je doprava (primární emise, resuspenze, otěry, koroze) a průmysl. Přispívají i malé zdroje (emise ze spalování fosilních a jiných paliv, zemního plynu, vznětových motorů atd.).“ Toto tvrzení je jako hodnocení SEA naprosto nepoužitelné, neb není ani doloženo ani není uvedeno, jak se týká obce Bavory.</p> <p>86. Hodnocení znečištění ovzduší s D52 zcela absentuje.</p> <p>87. V kap. o hluku na str. 23 -24 SEA není naprosto nic o stávající hlučnosti. Přitom se má do území vložit koridor D52, kde jedním z hlavních negativních vlivů je právě hlučnost. Vytvářet hodnocení SEA bez znalosti stávajícího zatížení území znemožňuje vyhodnotit dopady realizace koncepce, návrhu ÚP Bavory, s D52. Vyhodnocení SEA je proto nutné zcela přepracovat.</p> <p>88. Podobně neadresně je v SEA zpracováno hodnocení kap o půdě. Vyhodnocení SEA je proto nutné zcela přepracovat.</p> <p>89. Podobně neadresně je v SEA zpracováno hodnocení kap o vodě. Několik málo parametrů v tabulce na str. 23 je bez doložení zdroje informací a je velmi pochybné, že by velmi specifické území obce Bavory mělo mít průměrné parametry Dyjsko- svrateckého úvalu. Vyhodnocení SEA je proto nutné zcela přepracovat.</p> <p>90. V kap. nazvané „likvidace odpadních vod“ na str. 27 dokumentu VVÚRÚ se v SEA uvádí odkazy na místní kanalizaci, přestože zde není zhora nic o odkanalizování záměru D52. To je zcela absurdní. Zřejmě zpracovatel hodnocení SEA zřejmě žije v představě, že splach z dálnice bude na jednu stranu dálnice stékat do oblasti NATURA 2000 a na druhou stranu D52 do prostoru Dolních Dunajovic. Vyhodnocení SEA je proto nutné zcela přepracovat.</p> <p>91. V tomto kontextu je vidět naprostou nedostatečnost předloženého hodnocení SEA. K vyhodnocení vlivů nejzávažnější změny v území, tj. realizace D52, by pro hodnocení bylo potřeba znát aspoň zásadní parametry, tj. předpokládanou intenzitu dopravy a složení dopravního proudu. Nic takového zde není ani zmíněno, takže ani není překvapením, že toto klíčové hodnocení pro dálnici D52, v SEA nebylo provedeno. Vyhodnocení SEA je proto nutné zcela přepracovat.</p> <p>92. Na str. 41 dokumentu VVÚRÚ je v SEA uvedeno „Nesbytné bude prověření problému, souvisejících s ochranou zdraví obyvatel (hluková zátěž, imisní situace) jako podmiňujícím faktorem využití a uspořádání území, záměry musí být projednány s věcně a místně příslušným orgánem ochrany veřejného zdraví“. Tato</p>	<p>86. <b>Přípomínka je neopodstatněná:</b> Pro konkrétní záměr D52 je relevantní EIA.</p> <p>87. <b>Přípomínka je neopodstatněná:</b> SEA nepracuje s hlukovými studii, ÚP dává předpoklady k dodržení hlukových limitů.</p> <p>88. <b>Přípomínka je neopodstatněná:</b> Kapitola o půdě je v rámci hodnocení zpracována v několika kapitolách a vychází zejména z tříd ochrany půdy a dalších zdrojů (BPEJ – druhy půd, rozsah kultur...).</p> <p>89. <b>Přípomínka je neopodstatněná:</b> Vodou se SEA hodnocení zabývá v dostatečném rozsahu, údaje jsou odpovídající koncepci.</p> <p>90. <b>Přípomínka je neopodstatněná:</b> Likvidace odpadních vod nemůže být podrobně řešena ve vztahu k záměru D52, je to záležitost EIA.</p> <p>91. <b>Přípomínka je neopodstatněná:</b> Podrobné hodnocení záměru D52 spadá do kompetence EIA, kdy jsou známy přesné technické parametry, předpokládaná intenzita dopravy atd.</p> <p>92. <b>Vypořádání připomínky:</b> ad. 91</p> <p>93. <b>Přípomínka je neopodstatněná:</b> Netýká se SEA hodnocení.</p> <p>94. <b>Vypořádání připomínky:</b> Do tabulky bude doplněn sloupec veřejné zdraví.</p>
---	---

<p>hodnocení/prověření měla být provedena v hodnocení SEA, ale zde absentují. Hodnocení SEA je tedy naprosto neúplné a musí být zpracováno znova a zjevně jiným zpracovatelem, neb to, co je obsahem SEA pro tyto typy zátěže území a obyvatelstva vzbuzuje důvodné obavy, že zpracovatel není pro tento typ hodnocení kvalifikován.</p> <p>93. Na str. 41 dokumentu VVÚRÚ je v SEA uvedeno „Zpráva o uplatňování ÚP Bavory“ bohužel nebyla před zadáním nového ÚP zpracována. Absence tohoto dokumentu po více než 10 letech platnosti stavebního zákona je závažnou procesní chybou. Tento dokument je nutno zpracovat a ÚP Bavory bude možno pořizovat až bude řádně projednán a schválen.</p> <p>94. V tabulkách na str. 36 - 38 absentuje sloupec o vlivech na hlučnost a na znečištění ovzduší (obyvatelstvo, ovzduší a veřejné zdraví). Není tedy posouzen vliv D52.</p> <p>95. Také kumulativní a synergické vlivy se u návrhu územního plánu Bavory nejsou v SEA řádně zpracovány. Kumulativním vlivem přitom bude např. zátěž území z dálnice D52, zátěž z doprovodné komunikace 11/395 a zátěž z vnitro-areálové dopravy v obci Bavory, atd.</p> <div style="border: 1px solid black; padding: 5px;"> <p>96. Na str. 37 - 38 dokumentu VVÚRÚ je v SEA uvedeno, že <i>koridory dopravní infrastruktury</i> budou mít <b>významný negativní vliv</b> na krajinný ráz. „<b>Významný negativní vliv</b>“ (hodnocení -2) je nepochybně důvodem <b>k odmítnutí D52</b> stejně tak jak při pro hodnocení -2 byla vyloučena řada dílčích změn a návrh ÚP Bavory byl zúžen na pouze část A. Nelze měřit dvojím metrem. <b>Buďto budou připuštěny všechny dílčí změny nebo musí být z varianty A vypuštěna i dálnice D52.</b></p> </div> <p>97. Na str. 37 VVURÚ je koridor D52 pro celkem pro pět kritérií hodnocen negativním stupněm -2". Takto závažně ohrožující záměr nemohl být v SEA doporučen, ale měl být navržen k vypuštění. Protože se tak nestalo, tak je nutno přepracovat celý závěr hodnocení SEA. Dokument SEA není k tomu, aby se v jeh těle pouze dokumentoval tak významně negativně působící záměr, ale pak aby se SEA stala jen kusem papíru. Toto je zcela v rozporu se smyslem zákona č. 100/2001 Sb. a toto nemůže být tolerováno.</p> <p>98. Navíc k tato významně negativním hodnocení nejsou navržena žádná prokazatelně účinná kompenzační opatření.</p> <p>99. Na str. 43 dokumentu VVÚRÚ je v SEA uvedeno, že „Vlivem liniových dopravních staveb může dojít k ovlivnění především odtokových poměrů, rovněž provozem mohou být negativně ovlivněny podzemí vody, bude třeba navrhnout v další fázi taková opatření, aby došlo k minimálnímu ovlivnění vodohospodářských poměrů. Bude třeba rovněž dořešit technicky střel s investicemi do půdy (meliorační odvodnění), které koridor kříží ve větším rozsahu – plocha CPZ - DI. Dochází k velkému záboru ZPF stejnému pro obě varianty, a to 9,4697 ha, z toho 7,9397 ha ve tř. ochrany IT, 1,4913 ha ve tř. ochrany TV a 0,0387 ha ve tř. ochrany TV". Toto</p>	<p>95. <b>Vypořádání připomínky:</b> Kumulativní a synergické vlivy budou doplněny v hodnocení SEA.</p> <p>96. <b>Vypořádání připomínky:</b> U významných negativních vlivů jsou navržena kompenzační opatření a budou doplněna v upraveném hodnocení.</p> <p>97. <b>Vypořádání připomínky:</b> ad. 96</p> <p>98. <b>Vypořádání připomínky:</b> ad. 96</p> <p>99. <b>Připomínka je neopodstatněná:</b> Hodnocení koncepce nepracuje s projektovou dokumentací a konkrétní řešení.</p> <p>100. <b>Připomínka je neopodstatněná:</b> Je na místě uvést, že koridor pro realizaci záměru D52 (v ZÚR JMK označen jako DS04 pro realizaci záměru „D52 Pohofelice – Mikulov – hranice ČR / Rakousko“) byl v rámci pořizování ZÚR JMK</p>
---	--

	<p>hodnocení poukazuje na závažné problémy, ale hodnocení je naprosto nedostatečné - viz např. body výše o odkanalizování dálnice D52 a nutných územně plánovacích opatřeních.</p> <p>100. Na str. 43 dokumentu VVÚRÚ je v SEA v kap. 6.9 s nadpisem „Vlivy změny územního plánu na životní prostředí - koridory dopravní infrastruktury" není naprosto nic o zátěži obyvatelstva hlukem a znečištěným ovzduším od D52.</p>	<p>podroben vyhodnocení SEA, jehož součástí bylo vyhodnocení dopadů na obyvatelstvo a lidské zdraví. V tomto vyhodnocení byly identifikovány možné negativní vlivy a stanovena „opatření k vyloučení, snížení, zmírnění nebo kompenzaci negativních vlivů“. V rámci těchto opatření je u předmětného koridoru požadováno (cit. ZÚR JMK) „optimalizovat trasu v rámci koridoru s cílem minimalizace dopadů na obytnou zástavbu (týká se zejména MÚK Pohořelice a Mikulov jih). V místech případného kontaktu s chráněnou zástavbou zajistit splnění hlukových limitů“. Jako kompenzační opatření pro lokality, kde je obtížné vlivy eliminovat, je stanoveno kompenzační opatření, a to (cit. ZÚR JMK) „po vybudování dané komunikace zamezit průjezdu tranzitní nákladní dopravy přes zástavbu přilehlých obcí (objížďení placených úseků)“.</p> <p>Konkrétní záměr realizace D52 (původně R52) byl dále v podrobnějším měřítku podroben procesu posouzení vlivů na životní prostředí a veřejné zdraví (tzv. projektové EIA) vedeném MŽP pod názvem „Rychlostní silnice R52 Pohořelice – Mikulov (Drasenhofen)“. V rámci projektové EIA bylo posuzováno několik variant vedení rychlostní komunikace (nově dálnice), kdy k variantě původně označené 1x bylo MŽP vydáno souhlasné stanovisko (tzv. stanovisko EIA) č. j. 4061/OPVI/05 ze dne 13.05.2005. Daná varianta byla postupně rozpracována v úrovni dokumentace pro územní rozhodnutí a v roce 2014 dále upřesněna tahovou studií pořízenou Ministerstvem dopravy: „Technicko-ekonomická studie v úseku R52 Pohořelice – státní hranice ČR / Rakousko“: PK Ossendorf, a. s., 04/2014 (citace ZÚR JMK). Pro tento záměr bylo následně MŽP pod č. j. 19817/ENV/16 ze dne 23.03.2016 vydáno Závazné stanovisko k ověření souladu</p>
--	---	--

	<p>101. Na str. 43 - 44 dokumentu VVÚRÚ je v SEA v kap. 6.10 s nadpisem „Vlivy změny územního plánu na životní prostředí - koridory dopravní infrastruktury" není naprosto nic konkrétního o zátěži obyvatelstva hlukem a znečištěným ovzduším od D52. Zásady uváděné na str. 44 jsou zcela obecné a reálně se tedy jedná o prostor vyplňující „makulaturu" a ne o reálné hodnocení SEA.</p> <p>102. Na str. 44 dokumentu VVÚRÚ je v SEA uvedeno, že „Při umístování nových zdrojů hluku musí být respektovány stávající i nově navrhované, resp. v územně plánovací dokumentaci vymezené, chráněné prostory definované platnými právními předpisy na úseku ochrany veřejného zdraví resp. ochrany zdraví před nepříznivými účinky hluku a vibrací." Toto je absurdní doporučení v situaci, že žádné hodnocení z hlediska hluku D52 nebylo provedeno. SEA je nutno přepracovat.</p> <p>103. V dokumentu VVÚRÚ je v textu SEA i v hodnocení z hlediska vlivů na lokality systému NATURA 2000 je používána nesprávná terminologie, která je nejen v rozporu se zákonnými předpisy, ale také zjevně banalizuje hodnocení. V zákoně neexistuje termín „mírný vliv", pouze termín „negativní vliv" a ten je prvním stupněm při zjištění negativních vlivů a druhým stupněm významnosti je pak „významný negativní vliv". Celé odůvodnění návrhu ÚP Bavy a celé posouzení SEA i jeho část pro NATURA 2000 musí být opraveny a smí se používat pouze a výlučně terminologie daná právními předpisy.</p> <p>104. Na str. 37 dokumentu VVÚRÚ je v SEA uvedeno, že koridor CPZ-D1, tedy dálnice D52, má pouze „mírně negativní vliv" na lokality soustavy NATURA 2000. To je absurdní v situaci, která je doložena výše, že díky i jen nesprávnému vymezení koridoru pro D52 je dotčeno cca 15 ha lokality NATURA 2000. To nelze hodnotit jinak než významný negativní vliv.</p> <p>105. Na str. 47 dokumentu VVÚRÚ je v SEA je seznam návrhů opatření pro plochy bydlení, tedy pro obyvatelstvo. Je zcela absurdní, že zde není ani zmíněno žádné zmírňující nebo kompenzační opatření z hlediska hlučnosti a znečištění ovzduší díky negativním vlivům dálnice D52 – transevropského Baltsko -jad ranského koridoru TEN-T. Tyto negativní vlivy mohou být, zejména vlivy na ovzduší, nekompenzovatelné. Vadou SEA však také je, že o tomto nebylo zde ani pojednáno.</p> <p>106. Na str. 48 - 49 dokumentu VVÚRÚ je v SEA je seznam návrhů opatření pro</p>	<p>obsahu stanoviska EIA s požadavky právních předpisů, které zapracovávají směrnici Evropského parlamentu a Rady 2011/92/EU ze dne 13. prosince 2011 o posuzování vlivů některých veřejných a soukromých záměrů na životní prostředí.</p> <p>Potenciální vlivy záměru na hlukovou situaci byly posouzeny a formou podmínek či doporučení řešeny jak v rámci SEA vyhodnocení ZÚR JMK, tak v podrobnějším měřítku v rámci výše uvedené projektové EIA. V rámci stanoviska EIA je uložena podmínka: „V dalších fázích přípravy R52, po zaměření pozemků a určení přesného rozsahu stavby, zpracovat podrobnou hlukovou studii výstavby a provozu R52 a dalších komunikací, na kterých se v souvislosti s realizací R52 významně zvýší frekvence dopravy. Výsledkem této studie bude návrh konkrétních protihlukových opatření pro zajištění hlukových limitů dle aktuálně platné legislativy...“</p> <p>101. <b>Vypořádání připomínky ad. 100</b></p> <p>102. <b>Vypořádání připomínky ad. 100</b></p> <p>103. <b>Připomínka je neopodstatněná:</b> Terminologie je používána správně, viz metodika k naturovému posuzování.</p> <p>104. <b>Připomínka je neopodstatněná:</b> D52 nezasahuje do biotopů, které jsou předmětem ochrany, nelze hodnotit významným negativním vlivem. Autorizovaná osoba nemůže rozhodovat jinak než dle nastavených kritérií pro hodnocení.</p> <p>105. Připomínka je neopodstatněná: V hodnocení jsou uvedeny podmínky hygienických limitů,</p>
--	---	--

„Koridor dopravní infrastruktury“ . a jako návrh opatření ze SEA je zde uvedeno „v dalších stupních projektové dokumentace vyřešit střety skladebných částí ÚSES – LEC 2 a LBC 3, biokoridoru JM04T/3 s navrhovanou komunikací a doprovodnými plochami tak, aby byla zachována migrační prostupnost krajiny (CPU-D2 - ekodukt)“. Toto je nepřipustný postup, neboť vyřešení střetů částí ÚSES je povinností územního plánování.

107. Na str. 48–49 dokumentu VVÚRÚ je v SEA uvedeno, že „v dalších stupních projektové dokumentace navrhnout takové řešení, aby byl vliv na krajinný ráz co nejméně významný“. Toto je nepřipustný postup, neboť otázka „ovlivnění krajinného rázu“ je povinností územního plánování, které také např. musí stanovit podmínky pro následná územní řízení, tedy zde např. musí být stanovena taková opatření, aby nedocházelo k významnému negativnímu ovlivnění krajinného rázu, což např. musí obnášet podmínku zapuštění tělesa D52 pod úroveň terénu tak, aby projev existence D52 byl z hlediska krajinného rázu minimální. To znamená, že měla být stanovena podmínka pro niveletu D52 minimálně 5 m pod nejnižšími body rostlého terénu, aby i kamiony nebyly vidět a nebránily pohledům na oblast Pálavy. Toto je nutné do výroku ÚP Bavory doplnit.

108. Na str. 48 - 49 dokumentu VVÚRÚ je v SEA uvedeno, že „u ploch pro dopravu v co největší míře navrhnout opatření, která by eliminovala negativní ovlivnění odtokových poměrů a zachovala vsak povrchové vody do půdy“ . Toto je nepřipustný postup, neboť otázka ochrany podzemních vod musí být v ÚP Bavory dořešena. Není možné ponechat tuto otázku bez řádného posouzení v SEA. Jak je velmi dobře známo, tato otázka u rakouské dálnice AS představovala zásadní problém, jak z hlediska kanalizace dálnice v její trase, tak v následných otázkách dopadů na vodoteče a podzemní vody. Toto vše zahrnuje územně plánovací opatření, která nemohou být zajištěna v jiném procesu než v územním plánování. V případě rakouské AS bylo nutné vymezit plochy pro dvoj(troj)stupňové sedimentační nádrže napojené na vodoteče a vzhledem k tomu, že kondenzované splachy z tělesa dálnice při její moderní konstrukci a odkanalizování jsou vysoce agresivní, bylo dokonce nutné vymezit v území plochu pro vodní kanál délky cca 15 km, aby tyto vody po jejich vyčištění mohly být vypouštěny do vodoteče, kde je celoročně dostatečný průtok, neb nejbližší vodoteče k dálnici AS tento garantovaný průtok neměly. Vzhledem k tomu, že z tohoto hlediska je situace na straně Mikulovska velmi podobná situace jako na straně Falkensteinska, je nutné ÚP Bavory dopracovat o všechna územně plánovací opatření pro D52. Nelze vymezit koridor pro D52 bez těchto územně plánovacích opatření. To není problematika, která by mohla být řešena v územních řízeních. Je pravdou, že v ČR je se splachem z dálnic menší zkušenost než v Rakousku, ale to neznamená, že toto je možné podceňovat. V Rakousku jsou dokumentovány i případy fatálního znečištění z dálnic, např. případ, kdy, jak to bylo výstižně publikováno, v potoce byla voda slanější než v moři - a vedlo to k totálnímu vychcípání ryb v rybníce na předmětné vodoteči. Tato územně plánovací opatření pro D52 je nutné do výroku ÚP Bavory doplnit, řádně odůvodnit a s použitím principu předběžné opatrnosti dle § 13 zákona o ochraně přírody s rezervou naddimenzovat. Pokud by se ukázalo, že řešení otázky odkanalizování D52 narazí na problém nedostatečně vydatných místních vodotečí, bylo by nutné nadmístní řešení přenechat Aktualizaci ZÚR JMK. Nepochybně by řešení bylo složité, i kvůli kvalitě vod Mušovských jezer a nutnosti jejich ochrany vzhledem k lokalitám systému NATURA 2000, a to jak PO tak EVL.

které musí být i u ploch bydlení splněny.

106. **Připomínka je neopodstatněná** Technické řešení střetu skladebných částí ÚSES – LBC 2 a LBC 3, biokoridoru JM04T/3 s navrhovanou komunikací není předmětem územního plánu. Podmínka obsažená v ÚP odpovídá podrobnosti řešení a obsahu územního plánu. Podrobněji nelze tuto problematiku v územním plánu řešit, s odkazem na ustanovení § 43 odst. (3) zákona č. 183/2006 Sb., podle kterého územní plán ani vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území nesmí obsahovat podrobnosti náležející svým obsahem regulačnímu plánu nebo územním rozhodnutím.

Rovněž § 72 odst. 1 nového stavebního zákona č. 283/2021 Sb., v platném znění, stanovuje, citují: „(1) Územně plánovací dokumentace nesmí obsahovat podrobnosti, které náležejí svým obsahem navazující územně plánovací dokumentaci nebo rozhodnutí.“

107. Připomínka je neopodstatněná: ad.106.

108. **Připomínka je neopodstatněná:** ad.106. Viz. EIA R52 Pohořelice – Mikulov – podrobnější k R52, část vyhodnocení Natura 2000.

<p>109. Na str. 49 dokumentu VVÚRÚ je v SEA uvedeno plnění cílů dle dokumentu Státní politika životního prostředí, Je zde bod,, 1.1 Zajištění ochrany vod a zlepšování jejich stavu", na který je zde reagováno, že „Územní plánu řeší ochranu vod i zlepšení jejího stavu přiměřeně vhodnými nástroji územního plánování" . Toto je zcela absurdní text pro SEA pro koncepci, kde je zahrnuta i dálnice D52. Ochrana pro splachové vody / odkanalizování dálnice byla zde zcela zanedbána. Cíl dle dokumentu Státní politika životního prostředí tedy není naplňován.</p> <p>110. Na str. 49 dokumentu VVÚRÚ je v SEA uvedeno plnění cílů dle dokumentu Státní politika životního prostředí, Je zde bod „2.1 Snižování emisí skleníkových plynů a omezování negativních dopadů klimatické změny, na který je zde reagováno, že „Irelevantní pro územní plánování". Toto je zcela absurdní text pro SEA pro koncepci, kde je zahrnuta i dálnice D52, která je významným zdrojem emisí CO2. Cíl dle dokumentu Státní politika životního prostředí tedy není naplňován.</p> <p>111. Na str. 49 dokumentu VVÚRÚ je v SEA uvedeno plnění cílů dle dokumentu Státní politika životního prostředí, Je zde bod „3.2 Zachování přírodních a kulturně- historických hodnot krajiny a jejích přirozených funkcí", na který je zde reagováno, že „Hodnoty krajiny i její přirozené funkce budou narušeny. Jedná se především o možné negativní narušení krajinného rázu". Toto je zcela absurdní text pro SEA pro koncepci, kde je zahrnuta i dálnice D52, která je v SEA označena hodnocením - 2, tj. významným negativním vlivem na krajinný ráz. Zde je nekonzistentně konstatováno jen „možné negativní narušení krajinného rázu". Cíl dle dokumentu Státní politika životního prostředí tedy není naplňován.</p> <p>112. Na str. 52 dokumentu VVÚRÚ je v SEA uvedeno pro Okruh 6: Doprava, že „cílem je minimalizace negativních dopadů staveb, provozování a rozvoje dopravních cest se zájmy ochrany přírody a krajiny." A že „Návrh koordinuje záměry koncepce rozvoje dopravy v Jihomoravském kraji se zájmy ochrany přírody a krajiny v řešeném území" a specificky je poukázáno na to, že „Návrh územního plánu zpřesňuje koridor pro dálnici D52, DS04 - D52 - Pohořelice - Mikulov - hranice ČR/ Rakousko (koridor plochy dopravy) označený v územním plánu CPZ-DI. Návrh ÚP Bavory vedle toho vymezuje další koridory CPU-DI, CPU-D2, CPU-D3. ". Toto je zcela absurdní text v SEA v kontextu výše doloženého významného negativního vlivu dálnice D52 na krajinný ráz a na celistvost lokality systému NATURA 2000 (tedy také významný negativní vliv) a bez řádného posouzení vlivu na hlučnost, znečištění ovzduší a veřejné zdraví (kde všude má D52 negativní a možná i významný negativní vliv). SEA je nutné přepracovat jako celek.</p> <p>113. Zcela absurdní je i text SEA na str. 53 dokumentu VVÚRÚ, kde je uvedeno , že „K vyhodnocení naplňování územního plánu na složky životního prostředí je navržen systém monitoringu, pomocí kterého bude v pravidelných intervalech vyhodnocována realizace územního plánu.". Monitoring není možno provádět smysluplně, pokud není znám výchozí stav, a ten jak pro hlučnost , tak pro znečištění ovzduší nebyl v SEA</p>	<p>109. <b>Přípomínka je neopodstatněná:</b> Jedná se konstataci ve vztahu ke koncepčním materiálům, ne o rozbor jednotlivostí.</p> <p>110. <b>Přípomínka je neopodstatněná:</b> Jedná se konstataci ve vztahu ke koncepčním materiálům, ne o rozbor jednotlivostí</p> <p>111. <b>Přípomínka je neopodstatněná:</b> Jedná se konstataci ve vztahu ke koncepčním materiálům, ne o rozbor jednotlivostí</p> <p>112. <b>Přípomínka je neopodstatněná:</b> Jedná se konstataci ve vztahu ke koncepčním materiálům, ne o rozbor jednotlivostí</p> <p>113. <b>Přípomínka je neopodstatněná:</b> Monitoring je určen pro různé organizace a orgány státní správy, které disponují s nezbytnými daty k monitoringu.</p> <p>114. <b>Přípomínka je neopodstatněná:</b> Je absurdní požadovat po hodnocení koncepce vyhodnocení</p>
---	--

	<p>řádně popsán.</p> <p>114. Zcela absurdní je i text SEA na str. 53 dokumentu VVÚRÚ , kde je uvedeno, že „Zhotovitel posouzení SEA doporučuje využití indikátorů pro Výskyt oblastí se zhoršenou kvalitou ovzduší, překračování imisních limitů". Jistě takový monitoring pro budoucnost dává smysl, nicméně tento monitoring není ve výroku opatření obecné povahy respektován a navíc je absurdní, že vyhodnocení těchto indikátorů nebylo provedeno v již v SEA pro stávající a predikovaný stav. Monitoring je nutno doplnit do výroku a celá SEA se musí přepracovat, aby byly doplněny scházející části posouzení.</p> <p>115. Zcela absurdní je i text SEA na str. 53 dokumentu VVÚRÚ, kde je nekonkrétně uvedeno, že „Zhotovitel posouzení SEA doporučuje využití indikátorů, pro .... Míra znečištění povrchových a podzemních vod". Jistě takový monitoring pro budoucnost dává smysl, zejména pro sledování správné funkce odkanalizování D52, nicméně není tento monitoring ve výroku opatření obecné povahy respektován. Monitoring je nutno doplnit do výroku a celá SEA se musí přepracovat.</p> <p>116. Zcela absurdní je i text SEA na str. 53 dokumentu VVÚRÚ, kde je uvedeno, že „Zhotovitel posouzení SEA doporučuje využití indikátorů pro .... Podíl území s překročenými mezními hodnotami (případně počet osob zasazených překročenými mezními hodnotami) hlukové expozice". Jistě takový monitoring pro budoucnost dává smysl, nicméně tento monitoring není ve výroku opatření obecné povahy respektován a navíc je absurdní, že vyhodnocení těchto indikátorů nebylo provedeno v již v SEA pro stávající a predikovaný stav. Monitoring je nutno doplnit do výroku a celá SEA se musí přepracovat, aby byly doplněny scházející části posouzení.</p> <p>117. Na str. 53 dokumentu VVÚRÚ je v SEA spekulováno o vazbě na proces EJA. To je nepřipustné. Návrh požadavků na rozhodování ve vymezených plochách a koridorech z hlediska minimalizace negativních vlivů na životní prostředí a specificky koridorech dopravní infrastruktury musí být navrženo v SEA a zahrnuto do výroku v opatření obecné povahy. To je nutné doplnit a SEA je nutné jako celek přepracovat.</p> <p>118. Na str. 54 dokumentu VVÚRÚ je v SEA v kapitole 12 tvrzeno, že „Cílem SEA hodnocení je identifikovat kladné i záporné vlivy na životní prostředí a veřejné zdraví. V případě, že je identifikován negativní vliv a neexistuje alternativní řešení, musí být navržena" . Tento cíl nebyl naplněn a žádná zmírňující a kompenzační opatření „zmírňující a kompenzační opatření" nebyla pro zahrnutí dálnice D52 navržena. To musí být napraveno a celá SEA musí být přepracována.</p> <p>119. Na str. 54 dokumentu VVÚRÚ je v SEA v kapitole 12 tvrzeno, že „Zdraví obyvatelstva je obecně posuzováno vzhledem k nejvýše přípustným limitům (znečištění ovzduší, hluku) a riziku poškození veřejného zdraví krátkodobým či dlouhodobým působením určitého faktoru na člověka.". Toto nebylo pro zahrnutí dálnice D52 provedeno. To musí být napraveno a celá SEA musí být přepracována.</p>	<p>indikátorů, když data spravují různé organizace a orgány, a ne zhotovitel SEA.</p> <p>115. <b>Přípomínka je neopodstatněná:</b> Je absurdní požadovat po hodnocení koncepce vyhodnocení indikátorů, když data spravují různé organizace a orgány, a ne zhotovitel SEA.</p> <p>116. <b>Přípomínka je neopodstatněná:</b> Je absurdní požadovat po hodnocení koncepce vyhodnocení indikátorů, když data spravují různé organizace a orgány, a ne zhotovitel SEA.</p> <p>117. <b>Přípomínka je neopodstatněná:</b> Požadované rozhodování v plochách a koridorech je rámcově stanoveno a je na podrobnější dokumentaci, jak požadavky budou zapracovány. EIA navazuje na předložené řešení.</p> <p>118. <b>Vypořádání připomínky:</b> Zmírňující a kompenzační opatření budou doplněny v upraveném hodnocení SEA.</p> <p>119. <b>Přípomínka je neopodstatněná:</b> Veřejné zdraví obyvatel je sledováno především ve vztahu k hygienickým limitům, které musí být dodrženy.</p> <p>120. <b>Vypořádání připomínky:</b> Hodnocení bylo provedeno i na koridor D52, bude doplněno o veřejné zdraví.</p>
--	---	--



<p>120. Na str. 55 dokumentu VVÚRÚ je v SEA v kapitole 12 tvrzeno, že „Hodnocení vlivu na životní prostředí bylo provedeno separátně dle složek životního prostředí (zdraví obyvatel, voda, půda, příroda a krajina, biota). Intenzita nalezeného vlivu byla hodnocena ve stupnici jako: významný vliv, mírný vliv až zanedbatelný vliv.“. Toto hodnocení nebylo pro zahrnutí dálnice D52 provedeno a pokud je někde uváděno hodnocení na stupnici - 2 ... O +2, pak je to hodnocení věcně nedoložené, což je naprosto nepřipustné. To musí být napraveno a celá SEA musí být přepracována.</p> <p>121. Na str. 55 dokumentu VVÚRÚ je v SEA v kapitole 12 tvrzeno, že „Vliv na veřejné zdraví bylo rámcově posuzováno s ohledem na imisní a hlukové zatížení.“. Toto hodnocení nebylo pro zahrnutí dálnice D52 provedeno a pokud je někde uváděno hodnocení na stupnici - 2 ... O + 2, pak je to hodnocení věcně nedoložené, což je naprosto nepřipustné. To musí být napraveno a celá SEA musí být přepracována.</p> <p>122. Za situace, kdy je dokumentováno mimořádné množství pochybení v hodnocení SEA a hodnocení z hlediska NATURA 2000, není možno navázat na kapitolu „Závěr včetně závěrečného stanoviska“ a celá SEA musí být přepracována, jakož i hodnocení NATURA 2000.</p> <p>123. Nelze souhlasit s „doporučovacím“ stanoviskem SEA, a to ani pro variantu A, když i z hlediska NATURA 2000 nebylo hodnocení řádně provedeno a místo smysluplného závěru a návrhu zmírňujících a kompenzačních opatření je do závěrečné kap. 13 na straně 60 dokumentu VVÚRÚ je v SEA vložen text, který nenaplnuje požadavky na jednoznačné a srozumitelné hodnocení NATURA 2000 a je zde uvedeno k D52: „V případě návrhových koridorů souvisejících s dálnicí D52 se jedná o podobné, problematicky zmírnitelné negativní vlivy, tj. zábor a likvidace biotopů předmětu ochrany a další nárůst jejich rušení, ovšem ve větším měřítku a na méně významných lokalitách. I zde je jednoznačně nutné provést likvidaci stávajících dřevinných porostů mimo jarní období hnízdění ptáků, tj. minimálně mimo březen- červen, ideálně zcela mimo vegetační období. Navíc zde přistupuje významné riziko zvýšení střelil ptačích druhů s dopravními prostředky během výstavby a zejména provozu dálnice. Součástí realizačního projektu stavby v celém rozsahu (i mimo řešené území) by měly být opatření k předcházení a minimalizaci úhynů v důsledku kolizí. Možnosti takovýchto opatření je nutné zpracovat ve spolupráci s ornitology zabývajícími se touto problematice (ČSO, AOPK).“</p> <p>124. Nelze souhlasit s „doporučovacím“ stanoviskem SEA na str. na straně 55 dokumentu VVÚRÚ, kde je „Z hlediska komplexního zhodnocení návrhu územního plánu Bavy vzhledem k současnému a výhledovému stavu jednotlivých složek životního prostředí a s přihlédnutím ke všem souvisejícím skutečnostem, lze konstatovat, že návrh územního plánu Bavy v variantě A je akceptovatelný po uskutečnění následujících opatření: ...“. To je úplně absurdní závěr. Cílem hodnocení SEA a závěrem má být návrh souhlasného nebo nesouhlasného stanoviska doloženého, že koncepce po realizaci nepřekročí zákonem dané limity zatížení území a obyvatelstva, atd. Nic takového se nestalo a celé posuzování SEA bylo zcela zmařeno.</p>	<p>121. <b>Vypořádání připomínky:</b> ad. 120</p> <p>122. <b>Vypořádání připomínky:</b> V případě množství pochybení se jedná jen o spekulace, hodnocení SEA bude doplněno na základě požadavků dotčených orgánů a připomínek.</p> <p>123. <b>Vypořádání připomínky:</b> SEA a Naturové hodnocení nevydávají stanovisko, pouze mají doporučující charakter pro orgány státní správy k vydání stanoviska.</p> <p>124. <b>Vypořádání připomínky:</b> Závěr uvádí, že koncepce ÚP Bavy je akceptovatelná ve variantě A a stanovuje případná opatření.</p> <p>125. <b>Vypořádání připomínky:</b> ad. 104</p>
---	--

<p>125. Je nepravdivým tvrzení na str. 57 dokumentu VVÚRÚ, kde se pro hodnocení z hlediska NATURA tvrdí, že „Hodnocená koncepce ve variantě A nemá významný negativní vliv na celistvost a předměty ochrany PO Pálava“ . Lze např. odkázat na výše doložené narušení celistvosti PO Pálava díky chybně vymezenému koridoru D52 a doprovodné komunikace 11/395 , v možném rozsahu cca 15 ha.</p> <p>126. Nelze souhlasit se závěrem a návrhem zmírňujících a kompenzačních opatření ze strany 60 - 61 dokumentu VVÚRÚ, kde je v hodnocení NATURA 2000 je vložen text, který nenaplnuje požadavky na jednoznačné a srozumitelné hodnocení NATURA 2000 a je zde uvedeno k D52: „V případě návrhových koridorů souvisejících s dálnicí D52 se jedná o podobné, problematicky zmírnitelné negativní vlivy, tj . zábor a likvidace biotopů předmětů ochrany a další nárůst jejich rušení, ovšem ve větším měřítku a na méně významných lokalitách. I zde je jednoznačně nutné provést likvidaci stávajících dřevinných porostů mimo jarní období hnízdění ptáků, tj . minimálně mimo březen-červen, ideálně zcela mimo vegetační období. Navíc zde přistupuje významné riziko zvýšení střetů, ptačích druhů s dopravními prostředky během výstavby a zejména provozu dálnice. Součástí realizačního projektu stavby v celém rozsahu (i mimo řešené území) by měly být opatření k předcházení a minimalizaci úhynů v důsledku kolizí. Možnosti takovýchto opatření je nutné zpracovat ve spolupráci s ornitology zabývajícími se touto problematice (ČSO, AOPK).“</p> <p>127. Je možné v podstatě souhlasit s obecným textem ze strany 70 dokumentu VVÚRÚ , kde je v hodnocení NATURA 2000 uvedeno „Vlivy koncepce ÚP Bavy na dotčenou PO spočívají v kladném či záporném působení návrhových ploch a koridorů, příp. Jiných dílčích součástí ÚPD na její předměty ochrany a celistvost. Vyhodnocení bylo prováděno ve smyslu, jak daná plocha s rozdílným způsobem využití může ovlivňovat předměty ochrany a celistvost PO. Možné vlivy jsou odvozovány od realizací budoucích záměrů v prostoru návrhových ploch s rozdílným způsobem využití. Jedná se tedy o vyhodnocení potenciálních vlivů, které vyplývají z navrhovaného způsobu využití ploch. Předpokládané přímé vlivy mohou působit bezprostředně na předměty ochrany PO, případně na její celistvost, nepřímé vlivy pak na ně mohou působit prostřednictvím změn složek životního prostředí v souvislosti s využíváním ploch (ovzduší, půda, voda, hluk, biota, krajinná struktura atd.). Rozlišení přímých a nepřímých vlivů nemusí být vždy jednoznačné. Důležitější z hlediska hodnocení je, zda k ovlivnění může dojít a Jak bude významné“ . Tento přístup k hodno cení však nebyl dodržen a zejména hodnocení D52 na lokality soustavy NATURA 2000 není takto provedeno. Koridor transevropské dálnice D52, transevropského Baltsko-jadranského ho koridoru TEN-T, kdy vozidla kamionové dopravy pojedou v jednotkách metrů od hranice lokality PO Pálava, a to v délce cca 2700 jen v rámci správního území obce Bavy, je samo o sobě významným negativním vlivem a narušením celistvosti PO Pálava.</p> <p>128. Na str. 70 dokumentu VVÚRÚ je v hodnocení NATURA 2000 uvedeno „U konkrétních záměrů, u kterých existují pochybnosti o jejich možném ovlivnění lokalit soustavy Natura 2000, musí proběhnout podrobnější hodnocení v rámci procesu EIA. Týká se to především koridorů pro vedení dálnice D52 po hranici PO v trase silnice 1/52 (CPZ-D1, CPU-D1 , D2, D3). a související technické infrastruktury (K-T01, K- T02). Výsledná míra negativního ovlivnění PO projektem rozporuplné dálnice bude nemálo záviset nejen na</p>	<p>126. <b>Vypořádání připomínky:</b> ad. 104</p> <p>127. <b>Vypořádání připomínky:</b> ad. 104</p> <p>128. <b>Vypořádání připomínky:</b> ad. 104</p>
--	---

technickém řešení samotné stavby a úpravě okolních pozemků, ale i na způsobu výstavby a načasování jejich jednotlivých fází. Rovněž způsob a realizace opatření k eliminaci střetů s ptáky během provozu bude pro míru výsledného ovlivnění významné ". Toto dokládá, že posuzovatel z hlediska NATURA 2000 nepochopil , co je jeho úkolem , a to provedení řádného posouzení a ne odkazování tohoto posouzení někam do budoucna. Posouzení z hlediska NATURA 2000 se tedy musí přepracovat.

129. Je správné, že posuzování z hlediska NATURA 2000 na str. 73 dokumentu VVÚRÚ uvedlo: „Rizikovými faktory pro populace některých předmětů ochrany zůstává výstavba a následný provoz problematické dálnice D52 a nově i snahy o změnu výšky nadřazení Střední nádrže a její manipulační řád." , zásadním probléme však je, že po této počáteční identifikaci problému nenásledovalo ani řádné hodnocení ani stanovení zmírňujících a kompenzačních opatření. Proto se posuzování z hlediska NATURA 2000 musí opakovat. Toto posouzení je zásadní způsobem vadné i proto, že toto posouzení musí být i kvantitativní. Toto jednoznačně v rozsudku, kterým byly zrušeny ZÚR JMK v roce 2012, uvedl NSS v bodě 80: „Nejvyšší správní soud ovšem musel dát navrhovatelům plně zapravdu v tom, že ZÚR neobsahují žádné hodnocení kumulativních a synergických vlivů. Odpůrce setrval pouze u definice možných lokalit jejich výskytu, ale jejich posouzením (zhodnocením dopadů a závažnosti po stránce kvantitativní a kvalitativní) se vůbec nezabýval". Dále pak NSS uvedl „Svědék RNDr. L. K. potvrdil, že došlo pouze k identifikaci možných kumulativních vlivů, přičemž za vyhodnocení těchto vlivů považoval zakreslení těchto vlivů do výkresu č. 6. Označil-li svědek tento způsob hodnocení za primitivní, soud konstatuje, že ani takové kvality nebylo v projednávaném případě dosaženo, neboť se fakticky o žádné hodnocení nejedná. Přístup zpracovatele VÚRÚ a odpůrce k této otázce lze bez nadsázky označit za formalistický, zcela ignorující smysl zákonné úpravy".

130. Nelze souhlasit s hodnocením z hlediska NATURA 2000 na str. 80 dokumentu VVÚRÚ, kde je v hodnocení NATURA 2000 pro „Koridory dopravní infrastruktury - silniční (CPZ-DI, CPU-DI, CPU-D2, CPU-D3) " uvedeno „Jedná se o upravené a zvětšené návrhové koridory pro dálnici D52 trasované po hranici PO (původní byly vymezeny pro R52) a související technickou infrastrukturu, které zasahují i do potenciálně vhodných biotopů předmětů ochrany PO. Rovněž existuje možnost zvýšení rizika usmrcení v souvislosti s výstavbou i následným provozem problematické dopravní stavby. Na koncepční úrovni dílčího úseku záměru, který není v ÚPD nijak blíže specifikován, nelze jednoznačně předpokládat významně negativní ovlivnění místních populací předmětů ochrany PO. Adekvátní posouzení reálných vlivů záměru je však možné komplexně vyhodnotit v celém rozsahu až na úrovni projektové dokumentace dopravní stavby v rámci procesu EIA." . Je absurdním tvrzením hodnotitele, který zvažuje významný negativní vliv a uvede, že jej nemůže zde stanovit, že by potřeboval, aby hodnocení proběhlo až v celém rozsahu D52 (tedy od Mikulova po Pohořelice?) . Přitom úsek minimálně 1600 m, kde lokalita PO Pálava hraničí po několika metrech od asfaltové plochy dálnice , se mu nezdá dost velký. Posuzovatel se zde zcela mýlí, neboť tento úsek je dostatečné (až příliš) dlouhý, aby bylo možno vyslovit hodnocení. Je přitom nepochybné, jak je doloženo výše, že zde díky chybně vymezenému koridoru D52 a doprovodné komunikace II/395 dochází k narušení celistvosti PO Pálava v ploše cca 15 ha. Na jedné straně posuzovatel na str. strany 70 dokumentu VVÚRÚ v hodnocení NATURA 2000 podrobně uvádí, co

129. Vypořádání připomínky: ad. 104

130. Vypořádání připomínky: ad. 104

je nutno vnímat jako narušení celistvosti lokality NATURA 2000: „Vlivy koncepce Zml ÚP Bavory na dotčenou PO spočívají v kladném či záporném působení návrhových ploch a koridorů, příp. jiných dílčích součástí ÚPD na její předměty ochrany a celistvost. Vyhodnocení bylo prováděno ve smyslu, jak daná plocha s rozdílným způsobem využití může ovlivňovat předměty ochrany a celistvost PO. Možné vlivy jsou odvozovány od realizací budoucích záměrů v prostoru návrhových ploch s rozdílným způsobem využití. Jedná se tedy o vyhodnocení potenciálních vlivů, které vyplývají z navrhovaného způsobu využití ploch. Předpokládané přímé vlivy mohou působit bezprostředně na předměty ochrany PO, případně na její celistvost, nepřímé vlivy pak na ně mohou působit prostřednictvím změn složek životního prostředí v souvislosti s využíváním ploch (ovzduší, půda, voda, hluk, biota, krajinná struktura atd.). Rozlišení přímých a nepřímých vlivů nemusí být vždy jednoznačné. Důležitější z hlediska hodnocení je, zda k ovlivnění může dojít a jak bude významné“. přitom a jiném místě není schopen vyslovit závěr o zvažovaném významném negativním vlivu. Tento vnitřní rozpor v hodnocení je zcela diskvalifikuje a činí nepoužitelným. Nelze proto ani souhlasit s hodnocením na str. 78 - 79, kde je uvedeno:

*Hodnocení vlivu koncepce „Územní plán Bavory“ na soustavu Natura 2000*

označení	kód a funkční využití návrhové plochy či plochy přestavby /název koridoru, příp. územní rezervy	varianta	výměra (ha)	lokace na území PO Pálava nebo u její hranice ( )	pěnice vlašská	strakapoud jižní	čuhýk obecný	celistvost PO Pálava
Z28	BV - bydlení venkovské	B	0,1349	PO	-1	-1	-1	-2
Z29	BV - bydlení venkovské	B	0,7480	PO	-1	-2	-1	-2
Název koridoru								
CPZ-D1	Koridor dopravní infrastruktury - silniční	A+B	29,1110	PO	-1	-1	-1	-1
CPU-D1	Koridor dopravní infrastruktury - silniční	A+B	0,3195	PO	0	0	0	-1
CPU-D2	Koridor dopravní infrastruktury - silniční	A+B	0,4085	PO	-1	0	-1	-1
CPU-D3	Koridor dopravní infrastruktury - silniční	A+B	0,8625	PO	0	0	-1	-1

Nelze souhlasit s tím, kdy plochy i některé poměrně malé plochy bydlení jsou hodnoceny stupněm -2" (významný negativní vliv) a vlivy z dálnice D52 generující i znečištění ovzduší mající zásadní vliv na biotopy v PO Pálava a jistě i na ptactvo jsou hodnoceny stupněm -1 (nesprávně označovaným jako „mírný negativní vliv"). To je absurdní.

131. Lze souhlasit s metodickým textem o „vyhodnocování vlivů koncepce na celistvost lokality" na str. 77, kde je uvedeno: „Celistvostí lokality rozumíme udržení její kvality z hlediska naplňování jejích ekologických funkcí ve vztahu k předmětu ochrany. Jde o schopnost ekosystémů nadále fungovat způsobem příznivým pro

131. Vypořádání připomínky: ad. 104

předměty ochrany z hlediska zachování, popř. zlepšení jejich stávajícího stavu. Z metodiky naturového hodnocení vyplývá, že je-li negativně ovlivněn předmět ochrany EVL či PO, je vždy negativně ovlivněna i jejich celistvost. Zároveň však platí, že celistvost EVL či PO může být negativně ovlivněna, ačkoliv nebyl jednoznačně vyhodnocen negativní vliv na některý z jejich předmětů ochrany. Obdobně to platí i pro vyhodnocení významnosti případného negativního vlivu. Z hlediska ovlivnění celistvosti lokalit soustavy Natura 2000 je bezesporu koncepcí potenciálně dotčena PO Pálava, na jejímž území se nachází naprostá většina návrhových ploch a koridorů. Jak již bylo výše uvedeno a zdůvodněno, některá nevhodná opatření koncepce ÚP Bavory by mohly negativně ovlivnit celistvost PO." Nelze ale souhlasit, jak tato metodika je aplikována na vliv dálnice 052. Tedy je zde jasná nekonzistence s hodnocením z str. 78:

*Hodnocení vlivu koncepce „Územní plán Bavory“ na soustavu Natura 2000*

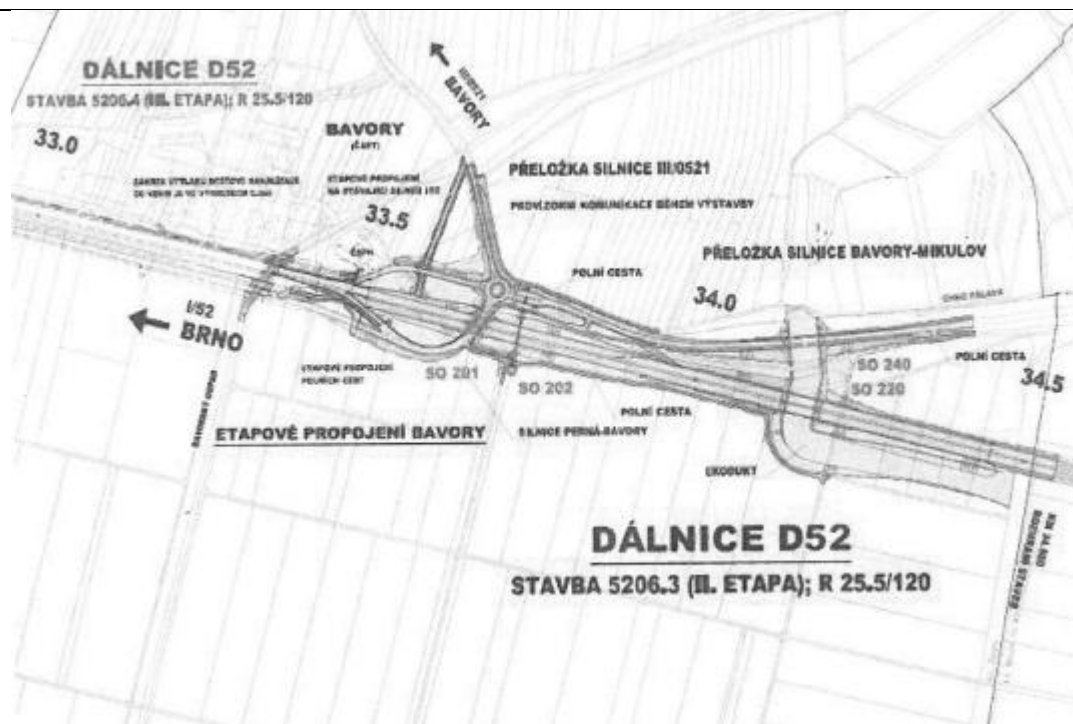
Díleční součást koncepce	Komentář k vlivu na lokality soustavy Natura 2000	Hod.	
		A	B
<b>I.D. KONCEPCE VEŘEJNÉ INFRASTRUKTURY (včetně podmínek pro její umístění, vymezení ploch a koridorů pro veřejnou infrastrukturu, včetně stanovení podmínek pro jejich využití)</b>			
I.D.1. Doprava, plochy a koridory pro dopravní infrastrukturu	upravené a zvětšené koridory pro dálnici D52 (původní pro R52) a související technickou infrastrukturu zasahují i do potenciálně vhodných biotopů předmětů ochrany, rovněž zvýšení rizika usmrcení během výstavby a provozu; shodné v obou variantách	-1	-1
I.D.2. Technická infrastruktura, plochy a koridory pro technickou infrastrukturu	bez identifikovatelného vlivu	0	0

132. Na str. 84 dokumentu VVÚRÚ, tj. v hodnocení NATURA 2000 je uvedeno:  
 „Z aktuálních, konkrétních záměrů je z hlediska očekávaných vlivů jednoznačně nejproblematičtější plánovaná výstavba dálnice D52, schvalovaná Jako rychlostní komunikace R52. V rámci procesu EIA bylo k záměru ve var. Ix vydáno souhlasné stanovisko MŽP v roce 2005 (č. j.: 4061/0PVU05) a následně závazné stanovisko k ověření souladu v roce 2016 (č. j.: 19817/ENV I 16). Jejich součástí je celkem pět „podmínek souhlasného stanoviska z hlediska vlivů na lokality soustavy Natura 2000“, z nichž jsou pro PO Pálava relevantní v podstatě jen dvě: 2. a 4. - ztráty či poškození vzrostlé rozptýlené zeleně (biotop strakapouda jižního) a vysokých křovin (biotop pěnice vlašské) ve volné krajině PO kompenzovat náhradními výsadbami místně původními druhy stromů, resp. keřů. Přestože nebyly řešeny další možné vlivy (např. nevhodné

132. Vypořádání připomínky: ad. 104

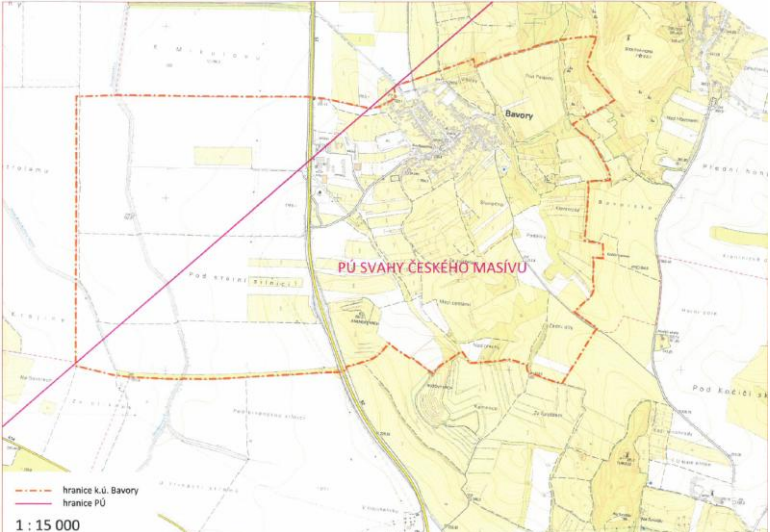
<p>načasování výstavby či střety během provozu apod.) byl u záměru vyloučen významný negativní vliv." Je odtud zřejmé, že významný negativní vliv byl vyloučen bez posouzení všech vlivů. To je zásadním pochybením.</p> <p>133. Na str. 84 dokumentu VVÚRÚ, tj. v hodnocení NATURA 2000 je uvedeno „Hlavním důvodem je, že hodnocená koncepce vytváří podmínky pro další intenzifikaci využívání území (doprava, zástavba, rekreace), která je provázána nárůstem negativních vlivů na řešené území, potažmo PO Pálava (např. zábor biotopů či změna jejich využívání, emise, hluková zátěž, rušení apod.)." Tento text ne úplně zapadá do okolního textu, nicméně identifikuje zásadní problémy, které nebyly v hodnocení z hlediska NATURA 2000 důsledně posouzeny.</p> <p>134. Posouzení z hlediska NATURA 2000 je nepřijatelné i proto, že zásadním způsobem neocenuje zdroje negativních vlivů, zde dálnici D52. K tomu, aby bylo možné provést smysluplné posouzení a predikovat stav po realizaci D52 – realizaci transevropského Baltsko-jadranského koridoru - by musel posuzovatel znát minimálně dva typy parametrů, a to intenzitu dopravy a složení dopravního proudu v rozložení dle typů vozidel a dle rozdělení den/večer/noc. Nic takového posuzovatel nedoložil, a proto jeho posouzení vlastně vůbec nehodnotí vliv dálnice D52. Hodnocení je tedy zcela nedostatečné. Hodnocení z hlediska NATURA 2000 se musí jako celek přepracovat.</p> <p>135. Posouzení z hlediska NATURA 2000 je nepřijatelné i proto, že specificky pro ptačí oblast nijak nehodnotí světelný smog a vliv na ptactvo ve večerní a noční době. I zde by posuzovatel musel použít informace o predikované dopravě, ale nic takového ani nezmínil. Hodnocení z hlediska NATURA 2000 se musí jako celek přepracovat.</p> <p>136. Nebylo posouzeno, že v ptačích oblastech nejsou chráněni jen ptáci, ale i prostředí, kde žijí, tj. včetně prioritních biotopů. Specificky lze uvést: Ptačí oblast Pálava, vyhlášená nařízením vlády č. 682/2004 Sb. v níž se nachází mimo jiné stanoviště 91E0* - Smíšené jasanovo-olšové lužní lesy temperátní a boreální Evropy (Alno-Padion, Alnion incanae, Salicion albae) a stanoviště 91G0* - Panonské dubohabřiny * prioritní typ evropského stanoviště. Jelikož se ve všech uvedených případech jedná o stanoviště označené symbolem „*“, jde nepochybně o prioritní typy stanovišť. V PO je i řada dalších prioritních stanovišť (9110*, 9180*, 6250*, 6240*, 6210*, ..) Posouzení z hlediska NATURA 2000 je tedy zásadním způsobem neúplné. Navíc nebylo možné ani z tohoto pohledu pominout posouzení z hlediska NATURA 2000 pro vliv z dálnice D52.</p>	<p>133. <b>Vypořádání připomínky:</b> ad. 104</p> <p>134. <b>Vypořádání připomínky:</b> ad. 104</p> <p>135. <b>Vypořádání připomínky:</b> ad. 104</p> <p>136. <b>Vypořádání připomínky:</b> ad. 104</p>
---	---

<p>15. 27.11.2020 MUMI 20049880</p>	<p><b>Ředitelství silnic a dálnic ČR, Oddělení koncepce a ÚP Morava, Šumavská 33, 602 00 Brno</b> <b>Zn.: 001953/11130/2020, ze dne: 26.11.2020</b></p> <p><b>Věc: Bavory, okr. Břeclav, Jihomoravský kraj</b> <b>Projednáni návrhu ÚP</b></p> <p><b>Ředitelství silnic a dálnic ČR, jako majetkový správce dálnic a silnic I. třídy podává na základě Oznámení o společném jednání o návrhu Územního plánu Bavory (k.ú. Bavory) následující vyjádření:</b> Z hlediska zájmů ŘSD ČR je územím obce vedena silnice I/52 Brno – Pohořelice – Mikulov – st. Hranice ČR/Rakousko. Z plánovaných záměrů ŘSD ČR je na území obce Bavory sledován záměr dálnice D52. Uvedený záměr vyplývá z nadřazené územně plánovací dokumentace Zásad územního rozvoje Jihomoravského kraje. Výše uvedený záměr dálnice D52 je zpracovaným návrhem ÚP Bavory respektován. Pro umístění budoucí dálnice a některých souvisejících staveb jsou vymezeny koridory CPZ-D1, CPU-D1, CPU-D2 a CPUD3. Záměr realizace dálnice D52 je rovněž v souladu s nadřazenou ÚPD zařazen do veřejně prospěšných staveb s ozn. VD1.</p> <p>V souvislosti s umístěním budoucí dálnice včetně souvisejících staveb a staveb dočasných realizovaných v průběhu výstavby upozorňujeme na střet provizorní komunikace (viz obr. v příloze) a návrhové plochy občanského vybavení komerčního s ozn. Z1. Pro plochu Z1 je stanovena podmínka etapizace realizace a to až po realizaci dálnice D52, s čímž souhlasíme. Upozorňujeme však, že předmětná plocha bude zasahovat do ochranného pásma dálnice D52 (§ 30, zákona č.13/1997 Sb., o pozemních komunikacích, v platném znění), jehož využití bude podmíněno souhlasem silničního správního úřadu (§ 32, § 40 Výkon státní správy, zákona č.13/1997 Sb.), jímž v tomto případě bude Ministerstvo dopravy.</p> <p>Co se týká variantního řešení zpracování návrhu ÚP Bavory ve vztahu k záměru dálnice D52 konstatujeme, že v obou variantách je vymezení koridorů pro umístění budoucí stavby shodné. Pouze ve variantě B je navíc vymezena v návaznosti na plochu Z1 územní rezerva R1 pro prověření umístění vinařství. K vymezení této územní rezervy máme pouze podmínku, aby v ní bylo (v případě výběru varianty B) umožněno umístění dočasných staveb po dobu výstavby dálnice D52.</p>	<p><b>15) Vypořádání připomínky:</b></p> <p>Požadavek je v ÚP řešen, v kapitole I.C.5 je pro plochu Z.1 stanovena specifická koncepční podmínka:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>„využití plochy v ochranném pásmu dálnice je podmíněno souhlasem silničního správního úřadu (Ministerstva dopravy),“</li> </ul>
---	---	---





## II.21.2. Přípomínky uplatněné při projednání dle § 52 stavebního zákona č. 183/2006 Sb. (řízení o ÚP)

Pořadové číslo	Podatel, datum, podací číslo MUMI Přípomínka	Vypořádání
7	<p><b>MND a.s.</b> Ze dne 09.03.2023 pod č. podacím MUMI 23010678</p> <p>Vašemu oznámení o veřejném projednání Územního plánu Bavory včetně vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území, vyhodnocení vlivů územního plánu na životní prostředí a posouzení vlivu koncepce územního plánu na evropsky významné lokality a ptačí oblasti sdělujeme následující informace. Východní část k.ú. Bavory leží v průzkumném území („PÚ“) Svahy Českého masívu. Přikládáme mapu 1 : 15 000 se zákresem hranice PÚ. Pro poskytnutí podkladů v digitální podobě kontaktujte, prosím, Ing. Milana Krmíčka, tel. 518 315 297, e-mail: <a href="mailto:krmicek@mnd.cz">krmicek@mnd.cz</a></p> 	<p><b>Ad. 7) Přípomínka</b></p> <p>Průzkumné území bude doplněno do koordináčního výkresu.</p>

<p><b>8.P</b></p>	<p><b>Děti Země – Klub za udržitelnou dopravu, Cejl 866/50a, 602 00 Brno, IČO 67010041</b>  Ze dne 27.03.2023  Doručeno dne 28.03.2023 pod č.p. MUMI 23014168</p> <p><b>Vyjádření k návrhu ÚP Bavory a jeho vyhodnocení vlivů</b>  Městský úřad Mikulov vyhláškou ze dne ??? 2023, č. j. MUMI 23005256 na své úřední desce oznámil projednávání návrhu ÚP obce Bavory dle § 52 odst. 1 stavebního zákona s tím, že veřejné projednání proběhne dne 23. 3. 2023.  Lhůta na zaslání vyjádření končí dne 30. 3. 2023.  Děti Země – Klub za udržitelnou dopravu (dále jen Děti Země) níže zasílají své vyjádření.  Úvodem poukazují na to, že závazné stanovisko SEA vydávané k návrhu ÚP po společném jednání, tedy před zveřejněním návrhu pro veřejné projednání, obsahuje na str. 16 formulaci „<i>upřesnění: Aby OŽP zmírnil obavy veřejnosti, je součástí požadavků na stanovisko i požadavek na řešení D52 v zárezu (viz požadavek č. 23).</i>“  Požadavek „<i>na řešení D52 v zárezu</i>“ však nebyl do následně zveřejněného návrhu ÚP Bavory zahrnut, a naopak pořizovatel na připomínky požadující, aby toto řešení bylo v ÚP zahrnuto, reaguje opačně. Nelze proto souhlasit s tím, že toto má být řešeno až v dalších stupních projektové dokumentace (podrobněji níže).</p> <p><b>Vyjádření k návrhu ÚP Bavory:</b>  Území dotčené připomínkami je celé správní území Bavor.</p> <p>1. Poukazuje se na to, že posouzení hlučnosti a znečištění ovzduší <b>musí být provedeno v rámci pořizování ÚP</b>, což doposud provedeno nebylo.  Jak je doloženo opakovaně výše obě tato hodnocení musí vycházet z intenzit dopravy, a to členěných specifickým způsobem. K vyhodnocení SEA (a podrobněji k tomu níže musí) být použity jako vstupní údaje dopravní intenzity dopravy, a to v členění dle závazné evropské legislativy (viz platné znění Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2002/49/ES a Směrnice Komise (EU) ze dne 19. 5. 2015 o stanovení společných metod hodnocení hluku podle směrnice Evropského parlamentu a Rady 2002/49/ES).  Vzhledem k tomu, že tato dvě posouzení musí být provedena na reálné územní řešení, musí být posouzení prokazatelně provedeno pro umístění D52 v minimálně 5 m hlubokém zárezu.</p> <p>2. Součástí návrhu ÚP Bavory musí být posouzení hlučnosti z dopravy, <b>tzv. akustické plánování</b>. Povinnost provést akustické plánování a vyhodnocení na územní plány obcí, stejně jako na Zásad územního rozvoje, dopadá dle závazné evropské legislativy</p> <p>3. Pro posouzení z hlediska hlučnosti a znečištění ovzduší v rámci návrhu ÚP Bavory je nutno doložit intenzity dopravy dle závazné evropské legislativy. K tomu, aby toto mohlo být provedeno akustické plánování a posouzení znečištění ovzduší z dopravy je nutno doložit předpokládané intenzity dopravy, tj. dopravní modelování na dobu 20 let po předpokládaném uvedení nových komunikací D52 a II/395 do provozu (viz norma ČSN 73 6101 a rezortní předpisy rezortu dopravy).</p>	<p>V kapitole I.D.1 byla pro koridor určený k umístění dálnice D52 (CPZ-D1, nyní po převodu do jednotného standardu nově označený CPZ.DS04-1) upravena specifická podmínka využití koridoru takto:  „- v dalších stupních projektové dokumentace navrhnout takové řešení, aby byl vliv na krajinný ráz co nejméně významný, a stavba byla např. vegetačními prvky, terénními úpravami (konkrétně zářezem do krajiny dle doporučení ze stanoviska EIA) začleněna do krajiny“.</p> <p><b>PŘIPOMÍNKY</b>  Ad. 8.P.1) a 8.P.2)  Připomínce se nevyhovuje, protože je neopodstatněná. Posouzení negativních vlivů dopravy bylo provedeno v SEA vyhodnocení k ZÚR JmK i v SEA k územnímu plánu, v podrobnosti odpovídající těmto územně plánovacím dokumentacím. Podrobnější posouzení bude moci být provedeno až v navazujícím řízení, na podkladě návrhu konkrétního stavebně technického řešení stavby dálnice.  Je nutné odlišit mezi vymezením koridoru (pro zamýšlenou dálnici) a plánováním konkrétního záměru (tj. dálnice). V této souvislosti lze logicky očekávat i jinou míru konkrétního posouzení vlivů koncepce a záměru na životní prostředí.</p> <p>Ad. 8.P.3) Připomínce se nevyhovuje, protože je neopodstatněná. Posouzení negativních vlivů dopravy bylo provedeno v SEA vyhodnocení k ZÚR JmK i v SEA k územnímu plánu v podrobnosti odpovídající těmto územně plánovacím dokumentacím.</p>
-------------------	---	---

	<p>Pro komunikaci, kde se očekává uvedení do provozu cca v období 2030 – 2035, je nutno doložit přezkoumatelné dopravní modelování pro časový horizont 2050 – 2055. Odborný podklad k takovému modelování je rezortní technický předpis TP 225 vydaný MD.</p> <p>Toto dopravní modelování musí být provedeno v souladu se závaznou evropskou legislativou, tj. zejména směrnice Komise (EU) 2015/996 ze dne 19. 5. 2015 o stanovení společných metod hodnocení hluku podle směrnice Evropského parlamentu a Rady 2002/49/ES v platném znění.</p> <p>Vzhledem k tomu, že nově navrhované komunikace D52 je v PÚR ČR deklarována jako součást transevropské sítě TEN-T, je nutné toto její hierarchicky nejvyšší zařazení respektovat v procesu dopravního modelování. Musí tedy být vycházeno z takových širších vztahů, aby vlivy TEN-T mohly být řádně oceněny.</p> <p>Do dopravního modelování je tedy nutno zahrnout nejen sousední kraje, ale sousední státy, které TEN-T spojuje. Je skutečností, že toto dopravní modelování mělo být provedeno již pro ZÚR a AZÚR JMK. Toto se však nestalo, čím vzniká zásadní problém pro pořizování územních plánů obcí a jejich změn.</p> <p>4. Požaduje se provést plnohodnotné posouzení koridoru komunikace D52 a koridoru II/395 na životní prostředí a veřejné zdraví v rámci návrhu ÚP Bavory. Návrh vymezuje/upřesňuje koridor komunikace D52. To musí být provedeno s ohledem na zajištění optimalizace trasy v rámci koridoru ZÚR s cílem minimalizace dopadů na obytnou zástavbu, splnění hlukových limitů, zachování prostupnosti krajiny. K tomuto cíli je nutné provést a v návrhu ÚP Bavory doložit detailní hlukovou a rozptylovou studii a <b>provést plnohodnotné posouzení vlivů nejen na životní prostředí, ale i na veřejné zdraví</b>. Posouzení SEA v ZÚR JMK je naprosto nedostatečné a nelze se na ně odvolávat.</p> <p>Do nedávna bylo tvrzeno, že posouzení se pro nadmístní dopravní koridory provádí pouze na úrovni ZÚR krajů a ne na úrovni ÚP obcí. Nyní je však účinný výklad Ministerstva pro místní rozvoj: „<i>Metodické sdělení ke způsobu uplatnění § 55 odst. 3 stavebního zákona</i>“ z 30. 9. 2021. Podle tohoto metodického sdělení je možné upustit od provádění hodnocení SEA pouze ve velmi omezené množině případů.</p> <p>Lze citovat:</p> <p><i>„Ve všech ostatních případech je potřebné vyžádat si k zadání, zprávě o uplatňování územního plánu nebo „návrhu obsahu změny územního plánu“ stanovisko příslušného orgánu (orgánů) ochrany přírody podle § 45i odst. 1 zákona o ochraně přírody a krajiny a stanovisko krajského úřadu jako orgánu ochrany životního prostředí, ve kterém tento orgán uvede, zda má být návrh změny územního plánu posuzován z hlediska vlivů na životní prostředí, případně stanoví podrobnější požadavky na toto posuzování podle § 10i zákona o posuzování vlivů na životní prostředí, který upravuje posuzování územně plánovací dokumentace.</i></p> <p><i>Ačkoliv tedy z doslovného znění předmětného ustanovení § 55 odst. 3 stavebního zákona vyplývá, že pro změny územního plánu, jimiž je zajišťován soulad s nadřazenou územně plánovací dokumentací podle § 54 odst. 6 stavebního zákona, nemá být zpracováváno vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území, ministerstva jsou toho názoru, že s ohledem na článek 10 a článek 10a odst. 1 Ústavy ČR (Čl. 10: Vyhlášené mezinárodní smlouvy, k jejichž ratifikaci dal Parlament souhlas a jimiž je Česká republika vázána, jsou součástí právního řádu; stanoví-li mezinárodní smlouva něco jiného než zákon, použije se mezinárodní smlouva. Čl.10a odst. 1: Mezinárodní smlouvou mohou být některé pravomoci orgánů České republiky přeneseny na mezinárodní organizaci nebo</i></p>	<p>Podrobnější posouzení bude moci být provedeno až v navazujícím řízení, na podkladě návrhu konkrétního stavebně technického řešení stavby dálnice.</p> <p>Ad. 8.P.4) Připomínce se nevyhovuje, protože je bezpředmětná.</p> <p>Posouzení SEA i naturové posouzení koridorů CPZ-D1, CPU-D1, CPU-D2 a CPU-D3 (nyní nově označených CPZ.DS04-1, CPU.DS04-1, CPU.DS04-2 a CPU.DS04-3) bylo v ÚP Bavory provedeno.</p> <p>Bylo rovněž vydáno stanovisko Krajského úřadu JmK č.j. JMK 68179/2022 podle § 10g a 10i zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí a o změně některých souvisejících zákonů, ve znění pozdějších předpisů. Stanovisko konstatovalo, že „S ohledem na závěry SEA vyhodnocení tak lze konstatovat, že předložený návrh územního plánu Bavory ve variantě A nebude mít při dodržení požadavků SEA stanoviska významně negativní vliv na životní prostředí a veřejné zdraví a lze jej proto považovat z hlediska vlivu na životní prostředí a veřejné zdraví za akceptovatelný.“</p> <p>Ad. 8.P.5) Připomínce se nevyhovuje, protože ÚP Bavory byl s KHS projednán.</p> <p>Krajská hygienická stanice Jihomoravského kraje se sídlem v Brně vydala k ÚP Bavory kladné stanovisko dne 14.03.2023 pod č.j. S-KHSJM 08117/2023.</p>
--	---	--

*instituci) je třeba toto ustanovení vykládat restriktivně a v souladu se zásadou tzv. „eurokonformního“ výkladu, který zajistí zohlednění výše uvedených předpisů práva Evropské unie, jejichž implementace musí být úplná, a to i tehdy, když jejich transpozice v českém právním předpise trpí jistými nedostatky (předmětné ustanovení)“*  
*Zpracování SEA pro návrh ÚP Bavory sice obsahuje jisté informace o nově vymezovaném koridoru komunikace D52, toto hodnocení však je dle výše uvedeného Metodického sdělení MMR neúplné, a tedy musí doplněno na plnohodnotné / úplné hodnocení komunikace D52 ze všech právními předpisy požadovaných hledisek.*

5. Odůvodnění návrhu ÚP Bavory nedokládá stanovisko Krajské hygienické stanice v JMK. Skutečností je, že v rámci zveřejněných dokumentů nebylo přiloženo hlukové posouzení z dopravy a posouzení kumulativních a synergických vlivů. Bylo povinností KHS JMK toto požadovat.

Všechna tato stanoviska, resp. absenci stanovisek, a postupy KHS JMK, resp. pořizovatele ÚP Bavory a nadřízeného orgánu územního plánování musí být přezkoumány nadřízenými orgány, tj. Ministerstvem zdravotnictví a MMR.

<p><b>9.P</b></p>	<p><b>PĚKNÝ JIH z.s., IČO 22725351, Moravanská 159/86, Přízřenice, 619 00 Brno</b>  Ze dne 28.03.2023  Doručeno dne 28.03.2023 pod č.p. MUMI 23014423</p> <p>Připomínky k návrhu ÚP Bavory a jeho vyhodnocení vlivů.</p> <p>Městský úřad Mikulov vyhláškou č.j. MUMI 23005256 na úřední desce města Mikulov oznámil projednávání návrhu územního planu obce Bavory dle § 52 odst. 1 stavebního zákona s tím, že veřejné projednání proběhne 23. 3. 2023. Lhůta na podání je tedy do 30. 3. 2023. Území dotčené připomínkami je cele správní území Bavor. Jako spolek, jehož posláním je ochrana přírody a krajiny (<a href="https://or.justice.cz/ias/ui/rejstrik-firma.vysledky?subjektId=784904&amp;typ=PLATNY">https://or.justice.cz/ias/ui/rejstrik-firma.vysledky?subjektId=784904&amp;typ=PLATNY</a>), podáváme ve lhůtě níže uvedené připomínky k návrhu ÚP Bavory.</p> <p>Tyto připomínky podáváme i u vědomí Nalezu Ústavního soudu ze dne 30. 5. 2014 Sp. Zn. I. US 59/14, který spolkům, jako je náš, přiznal práva dožadovat se zrušení opatření obecně povahy, např. územního planu nebo jeho části. Nezákonnost návrhu ÚP Bavory se tedy dotýká naší právní sféry.</p> <p>Je nepochybné, že náš spolek splňuje pro nadmístní záměr D52 místní vztah, neb máme sídlo v sousední obci, na jejíž správní hranici zde napadený ÚP přivádí koridor D52. Jak uvedl Ústavní soud v předmětném nalezu, který je pramenem práva a zavazuje orgány statní správy jej respektovat, „<i>je naopak nejen legitimní, ale i legální, aby měl [spolek] možnost brát se i v řízení o návrhu na zrušení územního plánu za ty společné zájmy občanů, které považuje za oprávněné.</i>“</p> <p>Níže uvedené zásadní připomínky se prakticky výlučně týkají ploch dopravní infrastruktury, zejména dálnice D52. Je poukazováno na zcela <b>zásadní pochybení, a to již z úrovně ZUR JMK</b>. Je lehké se níže uvedenými připomínkami vypořádat tak, že koridor D52 (transevropský Baltsko-jadranský koridor TEN-T) bude z pořizování ÚP Bavory vypuštěn.</p> <p>Jak je z níže uvedeného zjevné, „pokus“ pořizovatele a OŽP o vypořádání připomínek podaných k návrhu ÚP Bavoru pro společné jednání nevedl k jejich reálnému vypořádání. Níže uvedené připomínky tak nyní reagují jak na nově zveřejněný návrh ÚP Bavory pro veřejné projednání (se zveřejněním vypořádání připomínek k návrhu ÚP Bavory pro společné jednání), tak i na zveřejněné stanovisko Odboru životního prostředí Krajského úřadu JMK (dále OŽP) ze dne 16. 3. 2022 vydané pod č.j. JMK 68179/2022 (dále také „Stanovisko SEA“). Níže uvedené doplněné připomínky a nově připojené připomínky požadujeme jednotlivě vypořádat. Necitujeme plné texty vypořádání pořizovatelem podané po fázi společného jednání, ale pouze na ně níže odkazujeme. Kde je to možné, je pro přehlednost zachováno číslování připomínek z podaných připomínek k návrhu ÚP Bavory pro společné jednání. Kde to možné nebylo, jsou vloženy, resp. připojeny, připomínky nově očíslované.</p> <p><b>Poukazuje již na tomto místě specificky na to, že závazné stanovisko SEA vydávané k návrhu ÚP po společném jednání, tedy před zveřejněním návrhu pro veřejné projednání obsahuje na str. 16 formulaci „upřesnění: Aby OŽP zmírnil obavy veřejnosti, je součástí požadavků na stanovisko i požadavek na řešení D52 v zářezu (viz požadavek č. 23).“ Požadavek „na řešení D52 v zářezu“ však nebyl do následně</b></p>	
-------------------	---	--

**zveřejněného návrhu ÚP Bavyry zahrnut a naopak požadoval na připomínky požadující, aby toto řešení bylo v ÚP zahrnuto, reaguje zcela opačně. Nelze však souhlasit s tím, že toto má být řešeno až v dalších stupních projektové dokumentace. Podrobněji k tomu v připomínkách níže.**

1. Pokud má návrh ÚP Bavyry reagovat na vydané ZÚR JMK, pak je nevyhnutelné reagovat přesně na jejich obsah. Tedy v daném případě nelze prostě jen provést textové změny v navrhovaném znění ÚP Bavyry, ale je nutné přesně ocitovat a pro zahrnutí do ÚP uvážit tu část ZÚR JMK, která je pro správní území obce Bavyry relevantní. Pro záměr DS04 „D52 Pohořelice – Mikulov – hranice ČR / Rakousko“ je v bodě (82) výroku ZÚR JMK uvedeno, že se jedná o koridor šířky 200 m, včetně doprovodné komunikace. To znamená, že ÚP Bavyry měl dle stavebního zákona za úkol zvážit upřesnění obou těchto záměrů, tedy jak koridoru D52, tak koridoru doprovodné komunikace. Odůvodnění vydaných ZÚR JMK na str. 172 dokládá podrobněji záměr doprovodné komunikace, kdy uvádí kritéria podmínky a jasně definuje: „obsluha území zajištěna doprovodnou komunikací II/395 v celé délce“. Přitom na str. 150 téhož dokumentu se uvádí, že se jedná o „II/395 Pohořelice – Mikulov“. V návrhu ÚP Bavyry tedy měl být zpřesněn a prověřen nový republikový záměr dálnice D52 a současně nový nadmístní záměr doprovodné komunikace II/395. To se však nestalo, čímž došlo k vážné právní vadě a bez její nápravy a nového veřejného projednání (resp. nového projednání od úrovně zadání návrhu ÚP Bavyry) nelze v řízení o návrhu ÚP Bavyry pokračovat. Vypořádání z fáze společného jednání nesprávně označuje výše formulovanou připomínku jako neopodstatněnou.

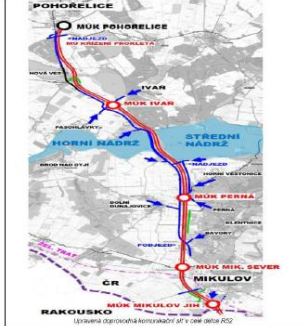
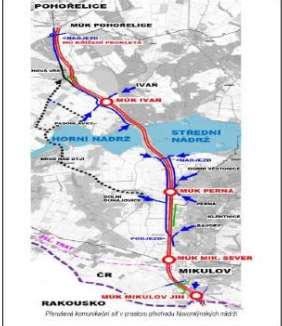
Argumentace pořizovatele, že komunikace II. třídy (dle ZÚR JMK II/395 Pohořelice – Mikulov) se těsně přimyká k dálnici D52, nejenže nemá oporu v ZÚR JMK, ale je přímo v rozporu se ZÚR JMK.

Nadřazená územně plánovací dokumentace, tj. ZÚR JMK, ve věci nově navrženého úseku silnice II/395 Pohořelice – Mikulov (doprovodné komunikace k dálnici D52) odkazuje na „Technicko-ekonomickou studii v úseku R52 Mikulov – státní hranice ČR / Rakousko“. Jedná se o studii zpracovanou pro tzv. Centrální (investiční) komisi Ministerstva dopravy, na jejímž základě byl schválen v ní popsáný investiční záměr. Problematika tzv. doprovodné silniční sítě k rychlostní silnici R52 je zde pojednána v kap. 3.1. Grafické zobrazení variant doprovodné silniční sítě je na str. 53 – 57. Jsou zde navrženy dvě varianty, které se liší v tom, zda bude či nebude zrealizována doprovodná komunikace i přemostěním Mušovských jezer.

9.P.1) Připomínce se nevyhovuje.

Koridor zpřesněný v ÚP Bavyry je určen jak pro stavbu hlavní – dálnici D52 – tak i pro stavby vedlejší (související), mimo jiné i pro tzv. „doprovodnou komunikaci“. Tato komunikace se těsně přimyká k dálnici D52 a není proto účelné pro ni vymezovat samostatný koridor. V kap. I.D.1 je ostatně v podmínkách využití koridoru CPZ.D1 (nyní, po převodu do jednotného standardu, nově označeného CPZ.DS04-1) uvedeno, cit.: „Účel koridoru: koridor je určen pro umístění dálnice II. třídy D52 a silnice II. třídy. Koridor je vymezen nejen pro umístění stavby hlavní (D52), ale i doprovodné komunikace, dopravního zařízení a dopravního vybavení, ale i staveb vedlejších (souvisejících), jako například přeložek sítí technické infrastruktury, přeložek vodotečí a přeložek silnic III. třídy a místních a účelových komunikací, ekodukty...“

Soulad ÚP Bavyry se ZÚR kraje posoudil OÚPSŘ Krajského úřadu JmK pod č.j. JMK 47355/2023 s tímto výsledkem, cituji: „...OÚPSŘ nemá k předloženému vyhodnocení z hlediska souladu „Návrhu ÚP Bavyry“ se ZÚR JMK další připomínky. Části řešení, které byly v „Návrhu ÚP Bavyry“ od společného jednání (§ 50) změněny, se nedotýkají problematiky zajištění koordinace využívání území s ohledem na

		<p>Trasa středem Nové Vsi (části Pohořelice) a následně podél R52 (D52) až do oblasti obce Bavorsy</p> 	<p>Trasa středem Nové Vsi (části Pohořelice) a následně pouze Horní nádrž, horní nádrž doprovodná komunikace překonává v trase černé čárkované čáry, tj. přes Brod nad Dyjí a Dolní Dunajovice.</p> 	<p>širší územní vztahy, OÚPSŘ proto nemá k předloženému návrhu ÚP připomínky.“</p> <p>Tvrzení, že by pro dálnici a krajskou silnici musely být vymezeny samostatné koridory, je mylné a nemá oporu v žádné legislativě ani metodických pokynech.</p> <p>Ad. 9.P.2) Připomínce se nevyhovuje. Dopravní význam dálnice D52 je podrobně popsán v odůvodnění, v kap. II.14.2. „Silniční doprava“. Posouzení negativních vlivů dopravy bylo provedeno v SEA vyhodnocení k ZÚR JmK i v SEA k územnímu plánu. Viz též rozsudek NSS ze dne 31. 1. 2024, čj. 65 A 5/2023-259 (citace z rozsudku NSS v kapitole II.22).</p>
	<p>ZÚR JMK tedy nejen zcela vadně, nejednoznačně, pojaly problematiku trasování předmětné komunikace III. třídy, ale je zde jasně prokázáno, že obě navržené varianty mají úseky, kde se v koridoru o šíři 200 m nemohou vymežit obě předmětné komunikace – koridor, který by zahrnul obě komunikace a byl dokonce až několik km široký.</p> <p>Vadnou je i argumentace pořizovatele, který označuje D52 za stavbu hlavní a naznačuje, že v ZÚR JMK nově navržená krajská komunikace by k ní mohla být stavbou vedlejší. Tato argumentace nemá oporu v právních předpisech. Termín „doprovodná komunikace“ nemá oporu v zákoně o pozemních komunikacích, neexistuje tedy něco jako jedna stavba skládající se z dálnice (stavby hlavní) a komunikace doprovodná (stavba vedlejší nebo související). Komunikace II. třídy II/395 je záměrem prodlužujícím existující komunikaci II/395 Velká Bíteš – Pohořelice. Je to tedy jednoznačně samostatná krajská komunikace a ta musí mít na úrovni ZÚR JMK i ÚP obcí vymezen vlastní koridor.</p> <p>2. Je nepřijatelné, že občanům není jasně objasněn dopravní význam komunikace D52, který dle ZÚR JMK má být realizací transevropského Baltsko-jadranského silničního koridoru TEN-T se všemi s tím spojenými negativními vlivy. Toto musí být napraveno. Vzhledem k tomu, že D52 ve funkci transevropského Baltsko-jadranského silničního koridoru TEN-T, jak je vymezena v ZÚR JMK, je určena pro dálkovou / transevropskou dopravu, tedy i dopravu kamionovou, bylo naprosto nutné v územním plánování pro obec Bavorsy toto vyhodnocovat s plným přiznáním očekávaných intenzit dopravy a s plným přiznáním složení dopravního proudu, tedy včetně dopravy těžké nákladní a jejího rozložení do 24 hodin dne (zejména dopadu na dobu noční). V celé zveřejněné dokumentaci k návrhu ÚP Bavorsy nelze nalézt tyto zásadní informace a občané jsou takto uváděni v omyl. Přitom z oficiálních zdrojů, celostátních sčítání dopravy na hraničním přechodu Mikulov / Drasenhofen z let 2010 a 2016 je známo, že intenzita těžké nákladní dopravy jen za těchto 6 let narostla na 220 %, Toto je nepochybně klíčový vstupní parametr pro územní plánování a jeho</p>			

	<p>zamlčení je významnou vadou a musí to být napraveno. Vypořádání z fáze společného jednání nesprávně označuje výše formulovanou připomínku jako neopodstatněnou. K vyhodnocení SEA (a podrobněji k tomu níže musí) být použity jako vstupní údaje dopravní intenzity dopravy, a to v členění dle závazné evropské legislativy - viz platné znění Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2002/49/ES a Směrnice Komise (EU) ze dne 19. května 2015 o stanovení společných metod hodnocení hluku podle směrnice Evropského parlamentu a Rady 2002/49/ES. Toto bylo při pořizování ÚP Bavyry a jeho vyhodnocení SEA zcela pomínuto.</p> <p>3. Při zpřesňování koridoru D52 oproti ZÚR JMK je nutné ověřit, zda jsou naplněny cíle územního plánování. Podle ust. § 18 odst. 1 stavebního zákona „cílem územního plánování je vytvářet předpoklady pro výstavbu“. Zde se ale velmi jednoduše zjistí, že koridor o šíři pouhých 200 m, na kterou odkazují jak ZÚR JMK, tak návrh ÚP Bavyry nemůže vytvořit předpoklady pro výstavbu, neb tento koridor je nedostatečně široký. Není reálné pro takto chybně dimenzovaný koridor vést územní řízení a v něm D52 umístit. Koridor v ÚP nesmí vybočit z koridoru v ZÚR. Přitom plocha pro umístění záměru komunikace nesmí vybočit z plochy koridoru v ÚP. V územním řízení je přitom zákonem stanovena povinnost vymezen nejen stavbu hlavní, tedy těleso dálnice, ale i plochu ochranného silničního pásma, která je definována v ust. § 30 zákona o pozemních komunikacích a pro dálnici je definována takto: Silničním ochranným pásmem se pro účely tohoto zákona rozumí prostor ... ve vzdálenosti 100 m od osy přilehlého jízdního pásu dálnice. Tedy pro plochu pro územní rozhodnutí pro umístění dálnice je zapotřebí, aby již v ZÚR byl vymezen pás území o šířce podstatně větší než 2 x 100 m. Tedy záměr pro D52 nelze v souladu s právem do ÚP Bavyry zahrnout, neb záměr je už v ZÚR JMK vymezen chybně, a toto nelze v ÚP Bavyry, resp. ve ÚP Bavyry, napravit. Vypořádání z fáze společného jednání nesprávně označuje výše formulovanou připomínku jako neopodstatněnou. Výše je jednoznačně doloženo, že koridor D52, kde dle zákona o pozemních komunikacích vznikne regulace, je území o šířce podstatně větší než 2 x 100 m. Bez ukotvení v územně plánovací dokumentaci nelze jakékoliv majiteli nemovitosti v blízkosti tělesa dálnice uložit v územním řízení povinnosti, tedy ani zatížit jeho nemovitost povinnostmi stanovenými v zákoně o pozemních komunikacích pro vytýčení silničního ochranného pásma.</p> <p>4. V ÚP Bavyry vymezené plochy CPU-D1, CPU-D2 a CPU-D3 jsou označena zcela zavádějícím způsobem, neb se nejedná o součásti dálnice, ale o místní komunikace. Tyto místní komunikace nebudou nikdy napojeny na dálniční komunikaci, ale mohou být napojeny jen na doprovodnou komunikaci „II/395 Pohořelice – Mikulov“, tato ale není v návrhu ÚP Bavyry vymezena. Je zde tedy zásadní rozpor a ten musí být vyřešen. Vypořádání z fáze společného jednání nesprávně označuje výše formulovanou připomínku jako neopodstatněnou. Vypořádání připomínky je věcně zmatečné a míjí se s obsahem připomínky. Poznámka: text této připomínky (a to se týká i dalších připomínek) byl zjevně do odůvodnění vložen</p>	<p>Ad. 9.P.3) Připomínce se nevyhovuje. Připomínka se v převážné míře netýká ÚP Bavyry, ale platných ZÚR kraje, popřípadě navazujících řízení. Jedná se o tzv. „prověřený koridor“, ke kterému oprávněný investor (ŘSD ČR) poskytl aktuální projektovou dokumentaci („D52 5206 Perná-st. hranice ČR / Rakousko, 5206.4 Nové Mlýny-Bavyry“, DÚR, HBH projekt, 11/2018 a „Dálnice D52, stavba 5206.3 Bavyry – silnice II/414 v k.ú. Bavyry, Horní Věstonice, Mikulov na Moravě, Mušov, Perná“, PK Ossendorf, 2018). Obavy, že šířka koridoru bude nedostatečná pro umístění dálnice či „doprovodné komunikace“, jsou liché.</p> <p>Ad. 9.P.4) Připomínce se nevyhovuje. Koridor zpřesněný v ÚP Bavyry je určen jak pro stavbu hlavní – dálnici D52 – tak i pro stavby vedlejší (související), mimo jiné i pro tzv. „doprovodnou komunikaci“. Tato komunikace se těsně přimyká k dálnici D52 a není proto účelné pro ni vymezovat samostatný koridor. V kap. I.D.1 je ostatně v podmínkách využití koridoru CPZ.D1 uvedeno, cit.: „Účel koridoru: koridor je určen pro umístění dálnice II. třídy D52 a silnice II. třídy. Koridor je vymezen nejen pro umístění stavby hlavní (D52), ale i doprovodné komunikace, dopravního zařízení a dopravního vybavení, ale i staveb vedlejších (souvisejících), jako například přeložek sítí technické infrastruktury, přeložek vodotečí a přeložek silnic III. třídy a místních a účelových komunikací, ekodukty...“</p>
--	--	---



	<p>nedbale, neboť převod z PDF do MS WORD byl pořizovatelem proveden nekvalitně. Nebyly opraveny artefakty z převodu. Citace připomínky tak obsahuje např. text „JJ/395 Pohořelice“, který nebyl v připomínce.</p> <p>5. Odkazování na metodické doporučení MMR, jak je činěno na str. 73 (stránkování dle návrhu pro společné jednání) odůvodnění návrhu ÚP Bavory je vzhledem k výše uvedené připomínce zcela nepřiléhavé. Vypořádání z fáze společného jednání nesprávně označuje výše formulovanou připomínku jako neopodstatněnou. Vypořádání připomínky je věcně zmatečné a míjí se s obsahem připomínky.</p> <p>6. Obecně lze zdůraznit, že metodické doporučení MMR, na které je odkazováno na str. 73 – 74 (stránkování dle návrhu pro společné jednání) odůvodnění návrhu ÚP Bavory je v rozporu s právními předpisy, a tedy nelze na něj nikdy odkazovat. Jakékoliv záměry „souvisejících staveb“ k dálnici D52 a doprovodné komunikaci II/395 umístěné mimo koridor dle ZÚR JMK nemohou být vymezovány mimo koridor dle ZÚR neboť jejich vymezením v ÚP Bavory vznikají omezení ústavou chráněných vlastnických práv, a tato lze omezit pouze zákonem a nikdy nějakým metodickým předpisem. Vypořádání z fáze společného jednání nesprávně označuje výše formulovanou připomínku jako neopodstatněnou. Pořizovatel se věcně nevypořádal s obsahem připomínky.</p> <p>7. Popis účelu ploch CPU-D1, CPU-D2 a CPU-D3, jak je uvedeno ve výroku na str. 15 (stránkování dle návrhu pro společné jednání), je sporný. Část ploch je vlastněna soukromými subjekty a vzhledem k nemožnosti vymezit tyto plochy jako součást D52, nejedná o vyvlastnitelnou plochu, tedy i z tohoto pohledu je jejich vymezení tak jak je provedeno v návrhu ÚB Bavory nepřipustné. Vypořádání z fáze společného jednání nesprávně označuje výše formulovanou připomínku jako neopodstatněnou. Pořizovatel se věcně nevypořádal s obsahem připomínky.</p> <p>8. Je také nepřipustné v ÚP Bavory jakékoliv stavby související k D52 odkazovat na ZÚR JMK, neboť dikce vymezení koridoru D52 v ZÚR JMK, že zde budou stavby související, byla do ZÚR JMK vložena až po veřejném projednání v roce 2016. To je veřejně neprojednaná změna ZÚR JMK a nebylo to napraveno ani v 1. Aktualizaci ZÚR JMK z roku 2020. Vypořádání z fáze společného jednání nesprávně označuje výše formulovanou připomínku jako neopodstatněnou. Pořizovatel se věcně nevypořádal s obsahem připomínky.</p> <p>9. Koridory CPU-D1, CPU-D2 a CPU-D3 by zde nemohly dokonce být vymezeny ani kdyby ZÚR JMK obsahovala pro tyto koridory územní rezervy, neboť i územní rezervy v ZÚR musí ze zákona, dle § 36 odst. 1 věta pátá stavebního zákona, která zní „Změnit územní rezervu na plochu nebo koridor umožňující stanovené využití lze jen na základě aktualizace zásad územního rozvoje“ řešeno pouze Aktualizací ZÚR JMK. Tím spíše musí být koridor D52 měněn pouze v místech, kde ani územní rezerva není, pouze Aktualizací ZÚR JMK.</p>	<p>Ad. 9.P.5) Připomínce se nevyhovuje. Vypořádání připomínky se nemění.</p> <p>Ad. 9.P.6) Připomínce se nevyhovuje. Umístění nadmístních záměrů i mimo koridory obsažené v ZÚR umožňuje nejen metodický předpis, ale i stavební zákon v §43 odst. 1</p> <p>Ad. 9.P.7) Připomínce se nevyhovuje. Tvrzení je mylné. Dle § 170 odst 1 SZ „Práva k pozemkům a stavbám, potřebná pro uskutečnění staveb nebo jiných veřejně prospěšných opatření podle tohoto zákona, lze odejmout nebo omezit, jsou-li vymezeny ve vydané územně plánovací dokumentaci“.</p> <p>Ad. 9.P.8) Připomínce se nevyhovuje. Připomínka se netýká ÚP Bavory, ale platných ZÚR kraje.</p> <p>Ad. 9.P.9) Připomínce se nevyhovuje. Důvody viz vypořádání předchozích připomínek.</p> <p>Ad. 9.P.10) Připomínce se nevyhovuje. Připomínka se netýká ÚP Bavory, ale platných ZÚR kraje. ÚP se navíc opírá o podrobnější podklady, z nichž vyplývá, že v koridoru lze současně umístit dálnici D52 i doprovodnou komunikaci. Viz odůvodnění ÚP.</p> <p>Ad. 9.P.11) Připomínce se nevyhovuje. Připomínka se netýká projednávané dokumentace, neboť v návrhu pro veřejné projednání není ÚP Bavory zpracován ve 2 alternativách.</p>
--	--	--

	<p>Vypořádání z fáze společného jednání nesprávně označuje výše formulovanou připomínku jako neopodstatněnou. Pořizovatel se věcně nevypořádal s obsahem připomínky.</p> <p>10. Koridor pro D52 a pro komunikaci II/395 je chybně v ZÚR JMK vymezen v prostoru areálu vlastněném „Mikros-vín, Mikulov, kom.spol.“. Je zjevné, že v tomto prostoru nelze současně umístit dálnici D52 a komunikaci II/395. Vypořádání z fáze společného jednání nesprávně označuje výše formulovanou připomínku jako neopodstatněnou. Pořizovatel se věcně nevypořádal s obsahem připomínky.</p> <p>11. Zásadní problém s pořizováním ÚP Bavory je možné spatřovat v tom, že obsahuje dvě alternativy, A a B, a přitom jedna z alternativ není plně zpracována. Tento postup stavební zákon nezná. Tyto alternativy nevznikly z vůle zastupitelstva, které v zadání změny žádné takové „variantní“ zpracování nepožadovalo. Zpracovatel nemůže tedy dávat veřejnosti „vybrat“ z neúplně zpracovaných alternativ. Zpracovatel se musí jednoznačně vyjádřit, zda některé dílčí změny jsou nepřijatelné a pak je po vyloučení díky hodnocení SEA, včetně hodnocení NATURA 2000, prostě nemůže navrhnout. Jakési naznačování, že některá dílčí změna by snad měla „šanci“ je nepochybně nepřijatelné. Vypořádání z fáze společného jednání nesprávně označuje výše formulovanou připomínku jako neopodstatněnou. Pořizovatel se věcně nevypořádal s obsahem připomínky. Odkaz na §19 odst. 1 písm. c) stavebního zákona je na tomto místě vzhledem k obsahu připomínky naprosto nepřiléhavý.</p> <p>12. Ve zveřejněné dokumentaci schází jméno pověřeného zastupitele a odkaz na usnesení zastupitelstva obce, kterým byl dotčený pověřen. Vypořádání z fáze společného jednání nesprávně označuje výše formulovanou připomínku jako neopodstatněnou a uvádí, že obojí je uvedeno v kap. II.1. Není tomu tak. Zde je uvedeno, že „O pořízení územního plánu Bavory (dále jen ÚP Bavory) rozhodlo zastupitelstvo obce Bavory svým usnesením č. 6/2016 na zasedání dne 11. 10. 2016, které zároveň určilo zastupitele p. Romana Studénku, starostu, jako spolupracovníka s pořizovatelem územního plánu“. Stavební zákon nezná funkci „spolupracovníka s pořizovatelem územního plánu“. Stavební zákon v ust. § 47 odst. zavádí termín „určený zastupitel“. Toto je osoba, která není nějakým obecným spolupracovníkem pořizovatele, jak by se to jevilo z dikce v návrhu ÚP, ale osoba s úkoly konkrétně vymezenými v zákoně. Nad tyto konkrétní úkoly dotčená osoba nemůže s pořizovatelem „spolupracovat“, založilo by to nepřijatelný zásah do procesu pořizování ÚP.</p> <p>13. Na str. 5 odůvodnění ÚP Bavory (stránkování dle návrhu pro společné jednání) je odkaz na posouzení záměru územního plánu Bavory a vydání stanoviska AOPK ve smyslu § 45i odst. 1 ZOPK. Toto stanovisko je zjevně neúplné, neboť neobsahuje posouzení záměru dílčí změny, která má zpřesnit koridor D52 na území obce. Z tohoto hlediska je neúplně stanovisko neplatné a musí být vydáno stanovisko nové. U koridoru D52 je zde přitom nepochybně významné ovlivnění lokalit systému NATURA 2000. Vypořádání z fáze společného jednání nesprávně označuje výše formulovanou připomínku jako</p>	<p>Ad. 9.P.12) Přípomínce se vyhovuje. Text kapitoly odůvodnění v II.1. byl upřesněn. Tvrzení, že určený zastupitel nespolečně pracuje s pořizovatelem, je ale mylné. Viz ust. § 47 odst. 1 a odst. 4, § 51 odst. 1 a 3 zákona č. 183/2006 Sb., v platném znění.</p> <p>Ad. 9.P.13) Přípomínce se nevyhovuje. Tvrzení není pravdivé. Ze stanoviska AOPK č.j. 02276/JM/20, ze dne 11.11.2020, cituji: „V katastrálním území Bavory jsou vymezeny tyto koridory dopravní infrastruktury: CPZ-D1 z nadřazené dokumentace, jde o silnici II. třídy D52. Dále jsou to silniční dopravní koridory CPU-D1, CPU-D2, CPU-D3 spojené s umístěním dopravní stavby D52. Dopravní koridory jsou stejné pro obě předložené varianty A i B. Dopravní koridor CPU-D2 svým vymezením zasahuje do ochranného pásma PR Anenský vrch. Realizací navrženého dopravního koridoru nesmí dojít k ohrožení cílů ochrany maloplošného zvláště chráněného území, tedy k narušení charakteristických biotopů a zachování vyváženého poměru mezi stepními a křovinnými plochami.“ „Žádná z ploch zpracovaných ve variantě A není ve významném konfliktu se zájmy ochrany přírody a krajiny.“</p> <p>Vlivem na soustavu Natura 2000 se zabýval rovněž Krajský úřad JmK, OŽP, ve stanovisku č.j. JMK 68179/2022, z něhož cituji: „Z hlediska předmětů ochrany a celistvosti PO Pálava byl ve variantě „A“</p>
--	---	--

	<p>neopodstatněnou. Odkaz pořizovatele na posouzení v rámci pořizování ZÚR JMK je chybný. Pořizování ÚP je proces, ke kterému musí být vydáno samostatné a úplné stanovisko dle § 45i odst. 1 ZOPK.</p> <p>14. Koridor D52 dle ZÚR JMK se svým ochranným silničním pásmem o šíři 100 m nepochybně narušuje celistvost PO Pálava, která byla vyhlášena nařízením vlády č. 682/2004 Sb. ze dne 8. prosince 2004. V tomto nařízení vlády, v jeho příloze č. 1 je uvedeno „Územní vymezení a popis hranice Ptačí oblasti Pálava“, kde je stanoveno, že „Odtud pokračuje severozápadním směrem po ulici Brněnské až po její vyústění na silnici I/52 Mikulov - Brno. Dále pokračuje hranice oblastí po východním okraji této silnice směrem severozápadním až severním ke dvoru Spálená Hospoda, kde přechází na východní okraj silnice č. II/420 odbočující směrem severovýchodním přes Horní Věstonice do Dolních Věstonic“. Hranice pak dle nařízení vlády přesně vede po hraně silničního pomocného pozemku, tedy velmi těsně vedle vyasfaltované plochy. Toto vše jasně ve spojení se ZÚR JMK dokládá, že zde vymezený koridor o šíři 200 m jak pro D52, tak i zmatečně i pro její doprovodnou komunikaci, silnici II/395 nevyhnutelně zasahuje významně do lokality systému NATURA 2000 a tím významným způsobem narušuje její celistvost, což je nepřípustné. V ZÚR JMK i v předmětném návrhu ÚP Bavory toto bylo nesprávně pomínuto. Na správním území obce Bavory se jedná o pás území délky přes 1600 m, tj. plochu cca 15 ha z lokality systému NATURA 2000. Vypořádání z fáze společného jednání nesprávně označuje výše formulovanou připomínku jako neopodstatněnou. Vypořádání připomínky je věcně nesprávné. Odkaz na posouzení v rámci pořizování ZÚR JMK je nepřiléhavý. Připomínky jsou podávány k pořizování ÚP a na pořizování ÚP je v připomínce explicitně poukázáno. Navíc je při pořizování ÚP lze ze zákona upozornit na vady nadřazené dokumentace, a to proto, že podle § 101a odst. 1 věta druhá soudního řádu správního je možno současně s návrhem na zrušení ÚP jako opatření obecné povahy podat návrh na zrušení opatření obecné povahy, které bylo při pořizování ÚP užito, tj. návrh na zrušení ZÚR. Toto je zákonná pojistka, aby nevznikaly situace známé jako vada plodů z otráveného stromu (viz právní doktrína odkazující na „plody z otráveného stromu“).</p> <p>15. Výše uvedený zásah do lokality systému NATURA 2000 není řádně ani reflektován v záborech půdy v odůvodnění ÚP Bavory. Vypořádání z fáze společného jednání nesprávně označuje výše formulovanou připomínku jako neopodstatněnou. Tvrzení pořizovatele o opaku postrádá jakékoliv věcné posouzení konkrétně namítané vady.</p> <p>16. Není dodržen ZOPK, který primárně požaduje, aby bylo hledáno řešení zcela mimo lokality systému NATURA 2000. Protože toto nebylo ani v ZÚR JMK, ani v ÚP Bavory provedeno, jedná se o rozpor s právními předpisy ČR i EU. Vypořádání z fáze společného jednání nesprávně označuje výše formulovanou připomínku jako neopodstatněnou. Viz reakce k nesprávně vypořádané připomínce č. 14 výše.</p> <p>17. Na str. 6 odůvodnění ÚP Bavory (stránkování dle návrhu pro společné jednání) a dále v textu je používána</p>	<p>vyhodnocen mírně negativní vliv u ploch Z1-3, Z6-15, Z17, Z19-22, Z24, Z27, P1 a dopravních koridorů (CPZ-D1, CPU-D1-3).“ Stanovisko dále v části „Hodnocení koncepce (územně plánovací dokumentace)“ konstatuje, citují: „Varianta „A“ obsahuje řešení, které se po prověření, zejména vzhledem k výsledkům Hodnocení vlivu koncepce na životní prostředí (SEA) a Posouzení vlivu koncepce na soustavu Natura 2000, podle §45i zákona č. 114/1992 Sb. o ochraně přírody a krajiny ve znění pozdějších předpisů, ukázalo být akceptovatelné“. Ve stanovisku jsou dále stanoveny podmínky pro koridory dopravní infrastruktury - silniční.</p> <p>Ad. 9.P.14) Připomínce se nevyhovuje. Posouzení SEA i naturové posouzení koridorů pro D52 bylo v ÚP Bavory provedeno. Bylo rovněž vydáno stanovisko Krajského úřadu JmK č.j. JMK 68179/2022 podle § 10g a 10i zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí a o změně některých souvisejících zákonů, ve znění pozdějších předpisů. Z textu návrhu ÚP Bavory i odůvodnění vyplývá, že naprostá většina kompenzačních opatření je nad rámec podrobnosti zpracování územního plánu a bude se řešit v rámci realizačního projektu, a to ve spolupráci s ornitology. Tím je zajištěno, aby kompenzační opatření byla účinná. Navíc byl souhlas s územním plánem ve variantě „A“ podmíněn dalšími požadavky pro dopravní koridory včetně požadavku na vymezení linie dřevin na vhodných místech (z hlediska dopravního a majetkového). Viz též rozsudek NSS ze dne 31. 1. 2024, čj. 65 A 5/2023-259 (citace z rozsudku NSS</p>
--	---	---

	<p>nesprávná terminologie, která je nejen v rozporu se zákonnými předpisy, ale také zjevně banalizuje hodnocení. V zákoně neexistuje termín „mírný vliv“, pouze termín „negativní vliv“ a ten je prvním stupněm při zjištění negativních vlivů a druhým stupněm významnosti je pak „významný negativní vliv“. Celé odůvodnění návrhu ÚP Bavory a celé posouzení SEA i jeho část pro NATURA 2000 musí být opraveny a smí se používat pouze a výlučně terminologie daná právními předpisy.</p> <p>Vypořádání z fáze společného jednání nesprávně označuje výše formulovanou připomínku jako neopodstatněnou. Připomínka je nesprávně vypořádána. Terminologie „negativní vliv“ a „významný negativní vliv“ je jednoznačně dána zákonem č. 100/2001 Sb.</p> <p>18. Na str. 20 Odůvodnění ÚP Bavory (stránkování dle návrhu pro společné jednání) je odkazováno jako na východisko pro pořizování ÚP Bavory s tvrzením „řešení nevyhovujícího dopravního propojení Brna s jižní a jihozápadní částí kraje – ÚP Bavory zpřesňuje koridor pro D52 ...“. Toto je nesprávné východisko, protože spojení Brna s jižní částí kraje, Mikulovskem, je nadstandardní, a to nedávno vybudovanou silnicí I. třídy I/52. Relativně řídké osídlené Mikulovsko má takto vybudováno dostatečně kapacitní spojení s Brnem, a pokud do této oblasti nebude nesprávně zavlékána dálková tranzitní doprava, pak silnice I/52 Mikulov – Pohořelice má vysokou rezervu ve své kapacitě. Zjevně zpracovatel ÚAP pochybil s touto formulací, neb se zde jedná o něco zcela jiného než o „spojení Brna s jižní částí kraje“, ale záměr transevropského silničního Baltsko-jadranského koridoru, na který odkazuje ZÚR JMK.</p> <p>Vypořádání z fáze společného jednání nesprávně označuje výše formulovanou připomínku jako neopodstatněnou. Viz reakce k nesprávně vypořádané připomínce č. 14 výše.</p> <p>19. Vymezení silničního Baltsko-jadranského koridoru je však navíc úplně jiná věc a vymezení tohoto koridoru je stále otevřenou záležitostí, neb nebyl naplněn rozsudek Nejvyššího správního soudu (NSS) ze dne 20. 4. 2011, č.j. 6 Ao 2/2011 - 27, kterým byl zrušen koridor R52 přes správní území obce Perná a kde bylo soudem poukázáno na neprovedení posouzení variant spojení Brna a Vídně (tj. okolo Mikulova nebo okolo Břeclavi). Soud uvedl: „Výhrada stěžovatele k nezákonnosti vymezení rychlostní silnice R52 v územním plánu Obce Perná z hlediska předpisů o posuzování vlivů na životní prostředí pak potvrdila to, že nezbytnou podmínkou zákonného vymezení koridoru a trasy rychlostní silnice R52 je řádné posouzení všech variant silničního spojení Brna a Vídně v rámci posouzení vlivů těchto koncepcí podle § 10a zákona o posouzení vlivů na životní prostředí a ve vztahu k potenciálním zásahům do území Natura 2000. Takovéto posouzení variant však není možné na území jediné obce, ale musí být činěno ohledně umístění silnice jako takové, což je možno jen v rámci vyššího stupně územně plánovací dokumentace, tedy zásad územního rozvoje.“ Toto doposud nebylo provedeno, protože JMK v ZÚR JMK z roku 2011, které byly zrušeny rozsudkem NSS v roce 2012, nevymezil koridor D55 v prostoru okolo Břeclavi a v ZÚR JMK z roku 2016 se pořizovatel ZÚR JMK nesprávně zaštil tvrzením, že silnice I/55 v oblasti okolo Břeclavi není nadmístním záměrem a nezahrnul ji do ZÚR JMK. Přitom však pouhých pár týdnů po vydání ZÚR JMK z roku 2016 proběhlo veřejné projednání nového ÚP města Břeclav, kde tato komunikace byla v procesu dozorovaném krajem</p>	<p>v kapitole II.22).</p> <p>Ad. 9.P.15) Připomínce se nevyhovuje. Zábory ZPF byly v odůvodnění ÚP řádně vyhodnoceny v souladu s aktuální předpisy a odsouhlaseny dotčeným orgánem ochrany ZPF.</p> <p>Rovněž Vyhodnocení vlivů Návrhu ÚP Bavory na životní prostředí posoudilo rozsah záborů zemědělské půdy. Připomínka je bezpředmětná.</p> <p>Ad. 9.P.16) Připomínce se nevyhovuje. Územní plán nemůže vymezit koridor pro D52 v odlišné poloze, než je vymezen v ZÚR kraje (mimo lokality systému NATURA 2000).</p> <p>Připomínka je bezpředmětná, neboť směřuje vůči ZÚR.</p> <p>Ad. 9.P.17) Připomínce se nevyhovuje. Odůvodnění: Metodika uvádí termíny – významný negativní vliv, mírně negativní vliv, nulový vliv atd. Viz Postup posuzování koncepcí a záměrů na evropsky významné lokality a ptačí oblasti, metodický pokyn MŽP.</p> <p>Ad. 9.P.18) Připomínce se nevyhovuje, je bezpředmětná. Nic takového není v Odůvodnění ÚP Bavory pro veřejné projednání uvedeno. Připomínka se pravděpodobně týká návrhu ÚP Bavory pro společné jednání, kde byl prověřován soulad ÚP s ÚAP JMK 2017. Nyní ovšem platí ÚAP JMK 2022.</p> <p>Ad. 9.P.19) Připomínce se nevyhovuje, neboť</p>
--	---	---

	<p>vedena jako nadmístní a jako taková zahrnutá do ÚP města Břeclav na základě výjimky dle § 43 stavebního zákona.</p> <p>Vypořádání z fáze společného jednání nesprávně označuje výše formulovanou připomínku jako neopodstatněnou. Viz reakce k nesprávně vypořádané připomínce č. 14 výše.</p> <p>20. Navíc trasování transevropského Baltsko-jadranského koridoru TEN-T jak přes oblast Mikulovska, tak přes brněnskou aglomeraci naráží na zásadní právní problém, a to jak z hlediska lokalit systému NATURA 2000 v jižní části JMK, tak z hlediska překračování imisních a hlukových limitů, kdy tyto jsou již dlouhodobě překračovány v brněnské aglomeraci. Tím není zajištěno splnění základních cílů pro územní plánování dle § 18 odst. 1, kde se požaduje, aby územní plánování vytvářelo předpoklady pro výstavbu, tj. aby byly do územně plánovací dokumentace zahrnovány jen takové záměry, kde je předpoklad jejich realizace. To však za stávající situace pro záměr D52 jako trasování transevropského Baltsko-jadranského koridoru TEN-T nenastává, a tedy je zde rozpor se zákonem. Tento rozpor dopadá nejen na ZÚR JMK a pořizování ÚAP orgánem územního plánování v ORP, ale i zpracovatele ÚP obcí.</p> <p>Vypořádání z fáze společného jednání nesprávně označuje výše formulovanou připomínku jako neopodstatněnou. Viz reakce k nesprávně vypořádané připomínce č. 14 výše.</p> <p>21. Na str. 24 návrhu ÚP Mikulov se uvádí: „V řešeném území jsou evidována potenciální sesuvná území. Jde převážně o sesuvy dočasně uklidněné. U silnice I/52 je jeden sesuv aktivní.“ Za této situace zde nebylo možné vymezit koridor pro D52 a koridor pro komunikaci II/395, a to ani v ZÚR JMK. Už vůbec není možné tento fakt ignorovat v ÚP Bavor. Jak může dopadnout ignorování sesuvných území, dokazuje kauza dálnice D8, kde ve fázi územního plánování byla také ignorována existence sesuvného území, škody jdou do miliard a do dnešního dne není garantováno, že dálnice D8 bude moci být dlouhodobě bezpečně provozována. Odpovědnost za ignorování sesuvných území dopadá i na zpracovatele územně plánovacích dokumentací. Tato připomínka je na tomto místě zcela zásadním upozorněním na odpovědnost projektanta a bude-li ÚP Bavy v této podobě schválen, je nepochybné, že je to bod k řešení příslušnými orgány včetně soudu.</p> <p>Vypořádání z fáze společného jednání nesprávně označuje výše formulovanou připomínku jako neopodstatněnou. Tvzení pořizovatele, že „V trase koridoru pro D52 nejsou v k.ú. Bavy evidovány žádné sesuvy.“ je v rozporu s realitou. Ostatně nesprávnost svého tvrzení dokládá i samotné vyjádření pořizovatele, neb při vypořádání připomínky uvádí „Při realizaci doprovodných staveb může být dotčeno jedna oblast sesuvného území v k.ú. Bavy, toto však přináleží k řešení v navazujících řízení pro podmínky realizace stavby“. Doprovodné stavby k D52, tedy problémy v koridoru D52, nelze v územním plánování pominout.</p> <p>22. Na str. 79 odůvodnění návrhu ÚP Bavy (stránkování dle návrhu pro společné jednání) se konstatuje „Vedení linek a umístění zastávek je v území dlouhodobě stabilizováno, v souvislosti s realizací dálnice D52 se předpokládá přesunutí zastávky umístěné u silnice I/52 k tzv. „doprovodné“ komunikaci, což ale</p>	<p>se týká ZÚR kraje, nikoliv ÚP Bavy. Povinnost zpřesnění koridoru obsaženého v nadřazené dokumentaci kraje v územních plánech dotčených obcí vyplývá ze stavebního zákona.</p> <p>Ad. 9.P.20) Připomínce se nevyhovuje, neboť se týká ZÚR kraje, nikoliv ÚP Bavy. Povinnost zpřesnění koridoru obsaženého v nadřazené dokumentaci kraje v územních plánech dotčených obcí vyplývá ze stavebního zákona.</p> <p>Ad. 9.P.21) Připomínce se nevyhovuje. Existence menšího sesuvného území v blízkosti silnice I/52 je známa a uvedena i v odůvodnění ÚP Bavy. Další prověření a technické řešení tohoto problému bude předmětem navazujících řízení. Ve výroku ÚP Bavy je správně uvedena specifická koncepční podmínka pro koridor CPZ.DS04-1: „V rámci technického řešení minimalizovat ovlivnění zásob zemního plynu v zásobníku (CHLÚ, DP, výhradní ložisko) a vlivy terénních nestabilit.“</p> <p>Ad. 9.P.22) Připomínce se nevyhovuje. Viz odůvodnění připomínky 9.P.4)</p> <p>Ad. 9.P.23) Připomínce se nevyhovuje. Plynovody jsou zakresleny ve výkrese č. I.e a</p>
--	---	---

	<p>nebude mít významný vliv na docházkové vzdálenosti.“ Toto je nepřijatelné, protože doprovodná komunikace dle ZÚR JMK nemá v návrhu ÚP Bavory vymezen koridor.</p> <p>Vypořádání z fáze společného jednání nesprávně označuje výše formulovanou připomínku jako neopodstatněnou. Odkaz pořizovatele „viz ad 1)“ připomínku neřeší. Viz reakce na nesprávně vypořádanou připomínku č. 1 výše.</p> <p>23. Na str. 89 odůvodnění návrhu ÚP Bavory ÚP Bavory (stránkování dle návrhu pro společné jednání) se konstatuje „Přes řešené území, v souběhu se silnicí I/52, vede VTL plynovod DN150 PN40 společnosti RWE GasNet, s.r.o. Z něj je napojena VTL přípojka DN150 PN40 k regulační stanici 1200m3/hod pro sušičku. Trasy těchto plynovodů jsou stabilizovány.“. Tyto plynovody však nejsou v hlavním výkrese k návrhu ÚP Bavory zaneseny a není tedy ani vyjasněn jejich střet s koridory D52 a II/395. Toto musí být napraveno a tento střet musí být posouzen ze všech hledisek, tedy i včetně ochranných pásem a z hlediska bezpečnosti pro dopravu na D52 a na II/395 posouzen i v SEA k návrhu ÚP Bavory.</p> <p>Vypořádání z fáze společného jednání nesprávně označuje výše formulovanou připomínku jako neopodstatněnou. Navržené řešení jako celek, tedy včetně stávající a navržené technické infrastruktury, musí být zakresleno v hlavním výkrese. Koordinační výkres pak navíc (viz vyhláška č. 500/2006 Sb.) obsahuje důležitá omezení v území, zejména limity využití území (§ 26 odst. 1 stavebního zákona), tedy i ochranná pásma vymezovaná v územním plánování.</p> <p>Pro úplnost se doplňuje, že ochranná silniční pásma se nevymezují v územním plánování, ale až v územním řízení (viz zákon o pozemních komunikacích). To však neznamená, že na povinnost vymezit ochranná silniční pásma v územním řízení lze v územním plánování ignorovat. Územní plánování naopak musí vymezit koridory dopravních komunikací v takové šíři, aby v jejich rámci byla reálná šance vůbec umístit jak těleso komunikace, tak jeho ochranné pásmo. Je tomu proto, že vymezením ochranného silničního pásma vznikají na základě zákona o pozemních komunikacích povinnosti majitelům nemovitostí, a ty nelze ukládat bez toho, aby omezení ústavního práva na nerušené vlastnictví bylo zákonně provedeno již v procesu územního plánování.</p> <p>24. Na str. 29 odůvodnění návrhu ÚP Bavory (stránkování dle návrhu pro společné jednání) se konstatuje „V případě návrhových koridorů souvisejících s dálnicí D52 se jedná o podobné, problematicky zmírnitelné negativní vlivy, tj. zábor a likvidace biotopů předmětů ochrany a další nárůst jejich rušení, ovšem ve větším měřítku a na méně významných lokalitách. I zde je jednoznačně nutné provést likvidaci stávajících dřevinných porostů mimo jarní období hnízdění ptáků, tj. minimálně mimo březen-červen, ideálně zcela mimo vegetační období. Navíc zde přistupuje významné riziko zvýšení střetů ptačích druhů s dopravními prostředky během výstavby a zejména provozu dálnice. Součástí realizačního projektu stavby v celém rozsahu (i mimo řešené území) by měly být opatření k předcházení a minimalizaci úhynů ptactva v důsledku kolizí. Možnosti takovýchto opatření je nutné zpracovat ve spolupráci s ornitology zabývajícími se touto problematikou (ČSO, AOPK). CPZ-D1 - koridor dopravní infrastruktury – silniční CPU-D1+D2+D3 - koridor dopravní infrastruktury – silniční.“. Tento popis problému jasně dokládá nedoručení předmětných</p>	<p>jejich bezpečnostní pásma ve výkrese koordinačním, z něhož je rovněž zřejmý prostorový střet s koridorem pro D52. Konkrétní technické řešení křížení produktovodů, melioračních zařízení, či ÚSES s dopravními stavbami v rámci pořizování územního plánu je nad rámec podrobností řešených územním plánem. Přeložky plynovodů i dalších sítí veřejné technické infrastruktury budou řešeny v navazujícím řízení pro D52. Koridor pro dálnici D52 je v ÚP Bavory vymezen v dostatečné šířce.</p> <p>Ad. 9.P.24) Připomínce se nevyhovuje. Vlivy dálnice D52 na avifaunu byly samozřejmě posouzeny v SEA k ZÚR kraje i v SEA k ÚP Bavory a závěry (zmírňující opatření) byly zapracovány do výrokové části územního plánu. Konkrétně je pro koridor CPZ-D1 (nyní nově označený CPZ.DS04-1) stanovena podmínka, cit. „Součástí realizačního projektu stavby v celém rozsahu (i mimo řešené území) by měly být opatření k předcházení a minimalizaci úhynů ptactva v důsledku kolizí. Možnosti takovýchto opatření je nutné zpracovat ve spolupráci s ornitology zabývajícími se touto problematikou (ČSO, AOPK).“ SEA je zpracována v podrobnosti odpovídající územnímu plánu, podrobnější</p>
--	---	---

	<p>střetů, a to i lokalitou chráněnou na základě evropské legislativy pro území pod ochranou NATURA 2000. Toto dokumentuje nemožnost vymezení dálnice D52 a souběžné „doprovodné komunikace“ II/385 v daném území.</p> <p>Vypořádání z fáze společného jednání nesprávně označuje výše formulovanou připomínku jako neopodstatněnou. Bylo povinností provést v připomínce uvedené posouzení již v SEA k ÚP. Lze odkázat např. na metodiku AOPK ČR (Václav Hlaváč, Petr Anděl, Pavel Pešout, Tomáš Libosvár, Tomáš Šíkula, Tomáš Bartonička, Ivo Dostál, Martin Strnad, Jitka Uhlíková: DOPRAVA A OCHRANA FAUNY V ČESKÉ REPUBLICĚ, Metodika AOPK ČR, Praha 2020, <a href="https://handbookwildlifetraffic.info/wp-content/uploads/2021/04/Hlavac_2020_Ochrana_fauny.pdf">https://handbookwildlifetraffic.info/wp-content/uploads/2021/04/Hlavac_2020_Ochrana_fauny.pdf</a>), kde se upozorňuje na povinnost uplatňování požadavků na ochranu fauny v průběhu plánování a přípravy liniové dopravní infrastruktury, a to již ve fázi vymezení dopravních koridorů. Je zde z hlediska ochrany fauny uvedeno, že „V rámci procesu SEA jsou posuzovány koncepce uvedené v § 3 písm. b) a § 10a odst. 1) tohoto zákona a to na úrovni celostátní (rozvojové koncepce a programy), regionální (územní plány velkých územních celků) i místní (územní plány obcí).“ Dále je zde konstatováno, že „Jednou z hlavních úmluv týkajících se této problematiky je Evropská úmluva o krajině Rady Evropy. Tato úmluva podporuje ochranu a plánování krajiny i mezinárodní spolupráci k těmto otázkám.“ Pro národní úroveň je zde uvedeno, že „základním nástrojem pro využití krajiny je mnohovrstevný proces územního plánování. ... Podle zákona o ochraně přírody a krajiny se proto ochrana přírody zajišťuje mj. spoluúčastí v procesu územního plánování. Návazně zákon č. 183/2006 Sb. o územním plánování a stavebním řádu, v platném znění (tzv. stavební zákon) definuje mezi úkoly územního plánování zajišťování a posuzování přírodních hodnot území a rozvoj území s ohledem na tyto hodnoty. Podrobnosti upravuje prováděcí vyhláška č. 500/2006 Sb., v platném znění.“ Odůvodnění návrhu ÚP Bavory se správně konstatuje, že „v případě návrhových koridorů souvisejících s dálnicí D52 se jedná o podobné, problematicky zmírnitelné negativní vlivy ...“. O to více je tedy nutné ochranu ptactva řešit důsledně již v SEA a ne ji bezdůvodně odsouvat do EIA. V případě ÚP Bavory je celá věc akcentována tím, že se jedná o střet evropsky chráněné ptací oblasti (součásti NATURA 2000) s navrhovaným transevropským koridorem TEN-T. Toto vše bylo při pořizování ÚP Bavory z hlediska na ptactva podceňeno, nebo dokonce nepřipustně ignorováno.</p> <p>25. Na str. 48 odůvodnění návrhu ÚP Bavory (stránkování dle návrhu pro společné jednání) se konstatuje „Do veřejně prospěšných staveb se přitom zahrnují i související stavby k dálnici D52 (tedy stavby vedlejší ve smyslu § 2 odst. 9 stavebního zákona), které zasahují podle projektové dokumentace „D52 5206 Perná-st.hranice ČR / Rakousko, 5206.4 Nové Mlýny-Bavory“, DÚR, HBH projekt, 11/2018“ a „Dálnice D52, stavba 5206.3 Bavory – silnice II/414 v k.ú. Bavory, Horní Věstonice, Mikulov na Moravě, Mušov, Perná, PK Ossendorf, 2018“ mimo koridor vymezený v ZÚR kraje.“. Tento postup je v rozporu s právními předpisy, a to z řady důvodů. Součástí dálnice D52, tedy ani její související stavby, mimo koridor dle ZÚR kraje, nelze bez dalšího vymezovat v návazných ÚP obcí. Vlastnické právo je právem ústavním a jeho omezení nelze provádět jinak než striktně dle zákona. Nelze tedy uplatnit podzákoný dokument jako metodický návod MMR. Jak bylo uvedeno už výše „stavby související“, a to i uvnitř koridoru pro D52</p>	<p>posouzení lze provést až v navazujících řízeních.</p> <p>Viz též rozsudek NSS ze dne 31. 1. 2024, čj. 65 A 5/2023-259 (citace z rozsudku NSS v kapitole II.22).</p> <p>Ad. 9.P.25) Připomínce se nevyhovuje. Vymezení veřejně prospěšných staveb v ÚP Bavory bylo provedeno důsledně podle stavebního zákona a metodického pokynu MMR „Vymezení koridorů veřejné dopravní a technické infrastruktury v územním plánu“. S názorem, že metodika MMR je v rozporu se zákonem, se nelze ztotožnit. Pro větší srozumitelnost ÚP Bavory byly ale ty součásti stavby D52, které jsou situovány mimo koridor DS04 vymezený v ZÚR kraje, zařazeny v dokumentaci pro opakované veřejné projednání do samostatných veřejně</p>
--	--	--

	<p>nebyly v ZÚR JMK z roku 2016 veřejně projednány a ZÚR JMK byly s nepřipustnou libovůlí změněny po veřejném projednání. Už vůbec nelze vymezovat v ÚP obce cokoliv tak, že se odkáže na neveřejný dokument, jak se zde děje s uvedením odkazu na materiál firmy PK Ossendorf. Takto chybně vymezení veřejně prospěšných staveb s cílem umožnit vyvlastňovací proces je právně nemožné.</p> <p>Vypořádání z fáze společného jednání nesprávně označuje výše formulovanou připomínku jako neopodstatněnou. Vypořádání připomínky má její věcný obsah.</p> <p>26. Na str. 65 odůvodnění návrhu ÚP Bavory (stránkování dle návrhu pro společné jednání) se konstatuje „Významnější vliv na krajinný ráz potenciálně může mít dálnice D52, která bude umístěna v koridorech CPZ-D1, CPU-D1, CPU-D2, CPU-D3 a související dopravní stavby v tomto koridoru. Zejména se bude jednat o úseky komunikací, které budou umístěny nad terénem.“ Neexistuje žádný právní termín jako „významnější vliv“, ale pouze termín „významný vliv“.</p> <p>Vypořádání z fáze společného jednání nesprávně označuje výše formulovanou připomínku jako neopodstatněnou. K zákonnému základu terminologie viz reakce na nesprávně vypořádanou připomínku č. 17 výše.</p> <p>27. Na str. 65 odůvodnění návrhu ÚP Bavory (stránkování dle návrhu pro společné jednání) se konstatuje „Významnější vliv na krajinný ráz potenciálně může mít dálnice D52, která bude umístěna v koridorech CPZ-D1, CPU-D1, CPU-D2, CPU-D3 a související dopravní stavby v tomto koridoru. Zejména se bude jednat o úseky komunikací, které budou umístěny nad terénem.“ Postup s dálnicí D52 v daném prostoru nad terénem je nepřipustný – viz podmínky stanoviska EIA k záměru D52. Trasa D52 zde musí být vedena v zářezu.</p> <p>Vypořádání z fáze společného jednání nesprávně označuje výše formulovanou připomínku jako neopodstatněnou. Podmínka o vedení komunikace v zářezu byla ve dříve vydaném stanovisku EIA uvedena na několika místech. Podrobněji je to zřejmé např. ze str. 22 dříve vydaného stanoviska EIA, kde se uvádí „Technicky se jedná o realizaci tělesa rychlostní silnice zčásti v zářezu, zčásti na násypu. V prostoru pálavských bradel s úpatími výhradně v zářezu nebo v úrovni stávajícího terénu, mimoúrovňové křižovatky zde budou řešeny tak, že nejvyšší stavební bod křižovatky bude nejvýše v úrovni rostlého terénu“. Oblast Bavor je také tou oblastí, na kterou předmětná formulace o zářezích, max. o stávající úrovni rostlého terénu dopadá.</p> <p>28. Na str. 65 odůvodnění návrhu ÚP Bavory (stránkování dle návrhu pro společné jednání) se konstatuje „Významnější vliv na krajinný ráz potenciálně může mít dálnice D52, která bude umístěna v koridorech CPZ-D1, CPU-D1, CPU-D2, CPU-D3 a související dopravní stavby v tomto koridoru. Zejména se bude jednat o úseky komunikací, které budou umístěny nad terénem.“ Postup s umístěním dálnice D52 v daném prostoru nad terénem je nepřipustný, a to specificky i z hlediska krajinného rázu.</p> <p>Vypořádání z fáze společného jednání nesprávně označuje výše formulovanou připomínku jako neopodstatněnou. Viz reakce na vypořádání připomínky č. 27 výše.</p>	<p>prospěšných staveb označených VD.9, VD10 a VD.11.</p> <p>Ad. 9.P.26) Připomínce se vyhovuje. Slovo „významnější“ nebylo použito ve smyslu nějakého přesného technického či právního termínu, ale pouze ve smyslu, jaké má v českém jazyce. Nicméně text byl změněn na „významný“.</p> <p>Ad. 9.P.27) a 9.P.28) Připomínce se vyhovuje. Tvrzení, že podmínka stanoviska EIA k R52 stanovuje povinnost vedení dálnice v zářezu je zavádějící. Navržené opatření zní, cit. „- vést, pokud možno po terénu, příp. v zářezu a vyhnout se násypovým partiím.“</p> <p>Nicméně na základě požadavku stanoviska SEA k ÚP Bavory č.j. JMK 68179/2022, byla podmínka ke koridoru určeném pro umístění dálnice D52 upravena takto:</p> <p>„v dalších stupních projektové dokumentace navrhnout takové řešení, aby byl vliv na krajinný ráz co nejméně významný, a stavba byla např. vegetačními prvky, terénními úpravami (konkrétně zářezem do terénu dle doporučení ze stanoviska EIA) začleněna do krajiny“.</p> <p>Technické řešení stavby, včetně jejího výškového uspořádání, není řešeno v územním plánu. Bude upřesněno v navazujícím řízení, při respektování podmínek stanovených územním plánem.</p> <p>Viz též rozsudek NSS ze dne 31. 1. 2024, čj. 65 A 5/2023-259 (citace z rozsudku NSS v kapitole II.22).</p> <p>Ad. 9.P.29) Připomínce se nevyhovuje.</p>
--	---	---



	<p>29. Otázka krajinného rázu není v odůvodnění návrhu ÚP Bavory řádně řešena a nelze do výroku ÚP Bavory vkládat podmínky, které nejsou řádně odůvodněny v jeho odůvodnění. Je tedy nepřijatelné např. na str. 65 odůvodnění návrhu ÚP Bavory (stránkování dle návrhu pro společné jednání) pouze konstatovat „K minimalizaci negativních vlivů stavby D52 na krajinný ráz jsou v kapitole „Koncepce veřejné infrastruktury“ výrokové části územního plánu stanoveny konkrétní podmínky pro využití koridoru“. Navíc pouhá „minimalizace“ negativních vlivů není průkazem neexistence významných negativních vlivů navrženého řešení.</p> <p>Vypořádání z fáze společného jednání nesprávně označuje výše formulovanou připomínku jako neopodstatněnou. Vypořádání připomínky není konkrétní, a tedy má věcný obsah připomínky.</p> <p>30. Na str. 73 odůvodnění návrhu ÚP Bavory (stránkování dle návrhu pro společné jednání) se konstatuje „ÚP Bavory upřesňuje koridor vymezený pro D52, pod označením CPZ-D1. Jedná se o koridor dopravní infrastruktury – silniční. Koridor je zpřesněn na katastrální mapu v proměnlivé šířce, převážně 200 m, s místním rozšířením v místě křižovatek.“ Nelze koridor rozšiřovat nad 200 m závazně vymezených v ZÚR JMK.</p> <p>Vypořádání z fáze společného jednání nesprávně označuje výše formulovanou připomínku jako neopodstatněnou. Argumentace pořizovatele nijak nevyvrací zásadní problém, že koridor pro D52 je vymezen širší než v ZÚR JMK vymezených 200 m. To je zásadní vadou. Pokud měly být v ÚP vymezeny jiné koridory nebo plochy pro dopravu, pak musí být vymezeny samostatně a samostatně odůvodněny. Argumentace právně vadným stanoviskem MMR nemůže být jiná než právně vadná. Lze též odkázat na výše podaná doplnění k připomínkám, např. k připomínkám č. 23 a 14.</p> <p>31. Na str. 73 odůvodnění návrhu ÚP Bavory (stránkování dle návrhu pro společné jednání) se konstatuje „ÚP Bavory upřesňuje koridor vymezený pro D52, pod označením CPZ-D1. Jedná se o koridor dopravní infrastruktury – silniční. Koridor je zpřesněn na katastrální mapu v proměnlivé šířce, převážně 200 m, s místním rozšířením v místě křižovatek.“ Koridor D52 v daném úseku dle ZÚR JMK neobsahuje žádné křižovatky. Takže křižovatky nemohou být doplněny v ÚP obce. V dané věci je nutno vycházet z ustálené judikatury Nejvyššího správního soudu požadující vymezení křižovatek na dálnicích již v ZÚR kraje. Mají-li zde být vymezeny křižovatky, pak musí být nejprve aktualizovány ZÚR JMK.</p> <p>Vypořádání z fáze společného jednání nesprávně označuje výše formulovanou připomínku jako neopodstatněnou. Vypořádání připomínky se míjí s jejím věcným obsahem.</p> <p>32. Na str. 73 odůvodnění návrhu ÚP Bavory (stránkování dle návrhu pro společné jednání) se konstatuje „ÚP Bavory upřesňuje koridor vymezený pro D52, pod označením CPZ-D1. Jedná se o koridor dopravní infrastruktury – silniční. Koridor je zpřesněn na katastrální mapu v proměnlivé šířce, převážně 200 m, s místním rozšířením v místě křižovatek.“ Pokud jsou míněny křižovatky na „doprovodné komunikaci“ II/395, pak nejprve musí být koridor této komunikace samostatně vymezen v ZÚR JMK a následně také v</p>	<p>Vlivy na krajinný ráz byly posuzovány velmi pečlivě. Vypořádání z fáze společného jednání je dostatečné.</p> <p>Ad. 9.P.30) Připomínce se nevyhovuje. Vypořádání z fáze společného jednání je dostatečné.</p> <p>Ad. 9.P.31) Připomínce se nevyhovuje. Vypořádání z fáze společného jednání je dostatečné.</p> <p>Ad. 9.P.32) Připomínce se nevyhovuje. Vypořádání z fáze společného jednání je dostatečné.</p>
--	--	--

	<p>ÚP obcí. Vypořádání z fáze společného jednání nesprávně označuje výše formulovanou připomínku jako neopodstatněnou. Vypořádání připomínky se míjí s jejím věcným obsahem.</p> <p>33. Na str. 73 odůvodnění ÚP Bavory (stránkování dle návrhu pro společné jednání) se v rozporu s právními předpisy uvádí jako odůvodnění formulace: „Usnesením vlády ČR č. 713/2010 Sb. o změně usnesení vlády ze dne 9. Června 2008 č. 735, k přípravě a výstavbě kapacitní pozemní komunikace Pohořelice – státní hranice s Rakouskou republikou je potvrzeno propojení rychlostní silnice R52 na území České republiky a dálnice A5 na území Rakouské republiky na česko-rakouské státní hranici mezi městy Mikulov a Drasenhofen“. Usnesení vlády nemůže mít rozhodující dopad do územního plánování. Územní plánování se provádí dle zákona, zatímco usnesení vlády v oblasti územního plánování mohou mít charakter pouze exekutivní, kdy musí být pouze naplňováním zákonů. Přitom je nutné podtrhnout, že odkazovaná mezivládní dohoda nemá aplikační přednost před vnitrostátními právními předpisy. Nebyla totiž ratifikována Parlamentem ČR, takže ji nelze podřadit pod čl. 10 Ústavy. Podle čl. 49 Ústavy je třeba souhlasu obou komor Parlamentu ČR k ratifikaci smluv upravujících práva a povinnosti osob (čl. 49 písm. a) Ústavy ČR) a k ratifikaci smluv o dalších věcech, jejichž úprava je vyhrazena zákonu (čl. 49 písm. e) Ústavy ČR). ZÚR JMK jsou vydávány jako opatření obecné povahy na základě zákona. Bylo by tedy v rozporu s právními předpisy, upravujícími postupy podle stavebního zákona (včetně požadavků na vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území), se odvolávat na dokument bez aplikační přednosti. Tento problém není zhojen vydáním ZÚR JMK a zůstává tedy problémem i pro územní plánování na úrovni obcí. Vymezení kapacitní komunikace Brno – Vídeň tedy musí proběhnout, a to včetně prověření realizovatelnosti záměru a jeho vyhodnocení z hlediska vlivů na životní prostředí a veřejné zdraví, a to s respektováním možných variant (i z hlediska legislativy NATURA 2000) výlučně v procesu pořizování ZÚR JM a být zpřesněno v návazných územních plánech obcí. To se nestalo. Nelze také pominout fakt, že citovaná Dohoda byla podepsána na základě vymezení koridoru rychlostní silnice R52 v ÚP VÚC Břeclavska, který byl zrušen rozsudkem NSS ze dne 25. 11. 2009, č. j. 3 Ao 1/2007–210. Vypořádání z fáze společného jednání nesprávně označuje výše formulovanou připomínku jako neopodstatněnou. Vypořádání připomínky je nesprávné - viz reakce k připomínce č. 17 výše.</p> <p>34. Na str. 108 odůvodnění ÚP Bavory (stránkování dle návrhu pro společné jednání) se pro koridory CPZ-D1, CPU-D1, CPU-D2, CPU-D3 uvádí, že se „jedná se o zpřesnění koridoru vymezeného v ZÚR kraje“. Za zpřesnění nelze pokládat jakékoliv plochy mimo koridor vymezený v ZÚR kraje. Koridory CPU-D1, CPU-D2, CPU-D3 se však mimo tento krajem vymezený koridor nachází. Vypořádání z fáze společného jednání nesprávně označuje výše formulovanou připomínku jako neopodstatněnou. Vypořádání připomínky je nesprávné. Viz i reakce k připomínkám č. 8 a 9 výše</p> <p>35. Na str. 108 odůvodnění ÚP Bavory (stránkování dle návrhu pro společné jednání) se pro koridory CPZ-D1, CPU-D1, CPU-D2, CPU-D3 uvádí, že se „koridor je vymezen ve veřejném zájmu. Dálnice D52 (přede</p>	<p>Ad. 9.P.33) Připomínce se nevyhovuje. Vymezení kapacitní komunikace Brno – Vídeň je obsaženo v PÚR i ZÚR kraje. Koridor je v souladu s požadavky stavebního zákona nutné v navazujících územních plánech zpřesnit. Vypořádání z fáze společného jednání je dostatečné.</p> <p>Ad. 9.P.34) Připomínce se vyhovuje. Formulace byla v odůvodnění upravena.</p> <p>Ad. 9.P.35) Připomínce se nevyhovuje. Připomínka je neopodstatněná: Koridor byl vymezen ve veřejném zájmu a zařazen do veřejně prospěšných staveb v ZÚR kraje. ÚP Bavory jej jen zpřesňuje. Tato povinnost je odůvodněna ad. 33. Rovněž související koridory CPU.DS04-1, CPU.DS04-2, CPU.DS04-3 mají charakter veřejné infrastruktury, dle § 2 odst 1 písm. m) stavebního zákona č. 183/2006 Sb., v platném znění. Byly proto zařazeny do veřejné</p>
--	---	---

	<p>dnem nabytí účinnosti zákona č. 268/2015 Sb. – R52) je v přeshraničních souvislostech součástí spojení Brno – Mikulov – Vídeň...“. Takto bezobsažným tvrzením nelze dokládat veřejný zájem. Průkaz, že tento koridor je doložen převahou veřejného zájmu, absentuje. Například legislativa pro ochranu lokality NATURA 2000 požaduje nejprve posouzení variant mimo lokality systému NATURA 2000. To se nestalo. Vypořádání z fáze společného jednání nesprávně označuje výše formulovanou připomínku jako neopodstatněnou. Vypořádání připomínky je nesprávné - viz reakce k připomínce č. 17 výše.</p> <p>36. Na str. 108 odůvodnění ÚP Bavory (stránkování dle návrhu pro společné jednání) se pro koridory CPZ-D1, CPU-D1, CPU-D2, CPU-D3 uvádí, že se „budou sloužit k umístění dálnice D52 a doprovodné komunikace“. Je nepochybné, že koridor „doprovodné komunikace“ musí být vymezen, což se však nestalo. Není přípustné, aby po „zpřesnění“ ZÚR JMK v návrhu ÚP Bavory tento koridor vymezen nebyl. Vypořádání z fáze společného jednání nesprávně označuje výše formulovanou připomínku jako neopodstatněnou. Vypořádání připomínky je nesprávné - viz reakce k připomínce č. 1 výše.</p> <p>37. Na str. 108 odůvodnění ÚP Bavory (stránkování dle návrhu pro společné jednání) se pro koridory CPZ-D1, CPU-D1, CPU-D2, CPU-D3 uvádí, že se „jedná se o zpřesnění koridoru vymezeného v ZÚR kraje“. Za zpřesnění nelze pokládat jakékoliv plochy mimo koridor vymezený v ZÚR kraje. Koridor CPZ-D1 v návrhu ÚP Bavory však mimo tento krajem vymezený koridor zasahuje např. v místech, které návrh označuje jako křižovatky. Vypořádání z fáze společného jednání nesprávně označuje výše formulovanou připomínku jako neopodstatněnou. Vypořádání připomínky je nesprávné – viz. reakce k připomínkám č. 4, 9 a dalším výše.</p> <p>38. Na str. 108 odůvodnění ÚP Bavory (stránkování dle návrhu pro společné jednání) se pro koridory CPZ-D1, CPU-D1, CPU-D2, CPU-D3 uvádí, že „Její příprava ve spojení Pohořelice – Mikulov – státní hranice ČR / Rakousko je potvrzena Usnesením vlády ČR č. 713/2010, o změně usnesení vlády ze dne 9. června 2008 č. 735, k přípravě a výstavbě kapacitní silnice pozemní komunikace v úseku Pohořelice – státní hranice s Rakouskem“. Usnesení vlády nemůže mít rozhodující dopad do územního plánování. Územní plánování se provádí dle zákona, zatímco usnesení vlády v oblasti územního plánování mohou mít charakter pouze exekutivní, kdy musí být pouze naplňováním zákonů. Přitom je nutné podtrhnout, že odkazovaná mezivládní dohoda nemá aplikační přednost před vnitrostátními právními předpisy. Nebyla totiž ratifikována Parlamentem ČR, takže ji nelze podřadit pod čl. 10 Ústavy. Podle čl. 49 Ústavy je třeba souhlasu obou komor Parlamentu ČR k ratifikaci smluv upravujících práva a povinnosti osob (čl. 49 písm. a) Ústavy ČR) a k ratifikaci smluv o dalších věcech, jejichž úprava je vyhrazena zákonu (čl. 49 písm. e) Ústavy ČR). ZÚR JMK jsou vydávány jako opatření obecné povahy na základě zákona. Bylo by tedy v rozporu s právními předpisy, upravujícími postupy podle stavebního zákona (včetně požadavků na vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území), se odvolávat na dokument bez aplikační přednosti. Tento problém není zhojen vydáním ZÚR JMK a zůstává tedy problémem i pro územní plánování na úrovni obcí. Vymezení kapacitní komunikace Brno – Vídeň tedy musí proběhnout, a to včetně prověření</p>	<p>prospěšných staveb označených VD.9, VD.10 a VD.11.</p> <p>Ad. 9.P.36) Připomínce se nevyhovuje. Koridor zpřesněný v ÚP Bavory je určen jak pro stavbu hlavní – dálnici D52 – tak i pro stavby vedlejší (související), mimo jiné i pro tzv. „doprovodnou komunikaci“. Tato komunikace se těsně přimyká k dálnici D52 a není proto účelné pro ni vymezovat samostatný koridor. V kap. I.D.1 je ostatně v podmínkách využití koridoru CPZ.D1 uvedeno, cit.: „Účel koridoru: koridor je určen pro umístění dálnice II. třídy D52 a silnice II. třídy. Koridor je vymezen nejen pro umístění stavby hlavní (D52), ale i doprovodné komunikace, dopravního zařízení a dopravního vybavení, ale i staveb vedlejších (souvisejících), jako například přeložek sítí technické infrastruktury, přeložek vodotečí a přeložek silnic III. třídy a místních a účelových komunikací, ekodukty...“</p> <p>Ad. 9.P.37) Připomínce se vyhovuje. Formulace byla v odůvodnění upravena.</p> <p>Ad. 9.P.38) Připomínce se nevyhovuje. Vypořádání z fáze společného jednání je dostatečné.</p> <p>Ad. 9.P.39) Připomínce se nevyhovuje. Vypořádání z fáze společného jednání je dostatečné.</p> <p>Ad. 9.P.40) Připomínce se nevyhovuje. Vypořádání z fáze společného jednání je dostatečné. Viz též rozsudek NSS ze dne 31. 1. 2024, čj.</p>
--	--	---

	<p>realizovatelnosti záměru a jeho vyhodnocení z hlediska vlivů na životní prostředí a veřejné zdraví, a to s respektováním možných variant (i z hlediska legislativy NATURA 2000) výlučně v procesu pořizování ZÚR JM a být zpřesněno v návazných územních plánech obcí. To se nestalo. Nelze také pominout fakt, že citovaná Dohoda byla podepsána na základě vymezení koridoru rychlostní silnice R52 v ÚP VÚC Břeclavska, který byl zrušen rozsudkem NSS ze dne 25. 11. 2009, č. j. 3 Ao 1/2007–210.</p> <p>Vypořádání z fáze společného jednání nesprávně označuje výše formulovanou připomínku jako neopodstatněnou. Vypořádání připomínky je nesprávné - viz reakce k připomínce č. 17 výše.</p> <p>39. Stejně nesprávné tvrzení je i na str. 118 odůvodnění návrhu ÚP Bavory (stránkování dle návrhu pro společné jednání).</p> <p>Vypořádání z fáze společného jednání nesprávně označuje výše formulovanou připomínku jako neopodstatněnou. Vypořádání připomínky je nesprávné - viz reakce k připomínce č. 17 výše.</p> <p>40. Na str. 108 odůvodnění ÚP Bavory (stránkování dle návrhu pro společné jednání) se pro koridory CPZ-D1, CPU-D1, CPU-D2, CPU-D3 uvádí, že „Vymezená plocha nebude narušovat organizaci zemědělského půdního fondu, ... a síť zemědělských účelových komunikací.“. Toto je nesprávné tvrzení, neboť dálnice D52 vytvoří bariéru v území a návrh ÚP Bavory nijak nedokládá, jak toto bude z hlediska bezproblémové organizace zemědělské činnosti řešeno.</p> <p>Vypořádání z fáze společného jednání nesprávně označuje výše formulovanou připomínku jako neopodstatněnou. Územní plán je zde od toho, aby řešit dopravní obslužnost, tedy i dopravní obslužnost při návrhu D52 jako bariery v území.</p> <p>41. Na str. 108 odůvodnění ÚP Bavory (stránkování dle návrhu pro společné jednání) se pro koridory CPZ-D1, CPU-D1, CPU-D2, CPU-D3 uvádí, že „Vymezená plocha nebude narušovat ...hydrologické a odtokové poměry v území ....“. Toto je nesprávné tvrzení, neboť není vyjasněno, jak bude dálnice D52 odkanalizována. Současný způsob výstavby dálnic je založen na realizace kapacitního kanalizačního řešení v souběhu s trasou dálnice. To však znamená, že tyto koncentrované kapaliny musí být velmi sofistikovaně likvidovány a nemohou být vypouštěny bez dalšího do území nebo do vodotečí či vodních ploch. Pro tuto likvidaci odpadů musí být v území počítáno se speciálně vymezenými plochami, resp. dokonce s liniemi pro odkazní povrchové kanály – viz např. cca 15 km dlouhý kanál pro tyto vysoce nebezpečné kapaliny vedený od dálnice A5 až po oblasti Alte Prerau. Toto musí být v návrhu ÚP Bavory dořešeno.</p> <p>Vypořádání z fáze společného jednání nesprávně označuje výše formulovanou připomínku jako neopodstatněnou. Připomínka nebyla věcně vypořádána.</p> <p>42. Na str. 12 výrokové části návrhu ÚP Bavory (stránkování dle návrhu pro společné jednání) se uvádí, že „ÚP Bavory zpřesňuje koridor dopravní infrastruktury – silniční, určený pro umístění dálnice D52 a doprovodné silnice II. třídy. Zpřesněný koridor je v ÚP Bavory označen CPZ-D1.“. Toto je nesprávné. Koridor „doprovodné silnice“ musí být vymezen odděleně.</p>	<p>65 A 5/2023-259 (citace z rozsudku NSS v kapitole II.22).</p> <p>Ad. 9.P.41) Připomínce se nevyhovuje.</p> <p>Odůvodnění viz SEA stanovisko JmK, cituji: „Platná metodika (Vymezení koridorů veřejné dopravní a technické infrastruktury v územním plánu, Metodické doporučení MMR, 7.11.2017) konstatuje, že „Koridory zpravidla nelze vymezit v rozsahu pokrývajícím všechny vedlejší (související) stavby, neboť jejich skutečný rozsah obvykle v době pořizování ÚPD neznáme, a také proto, že některé z nich, např. vyvolané přeložky dopravní infrastruktury nebo technické infrastruktury, mnohdy zasáhnou i do území značně vzdáleného od hlavní stavby dopravní infrastruktury, a tak by koridor zahrnující související stavby v celém jejich rozsahu mohl např. zasahovat až hluboko do zastavěného území obce a působit dojmem, že zde bude umístěna stavba dopravní infrastruktury.“ Měřítko zpracování územního plánu, jeho podrobnost a koneckonců i zmíněné nedostatečné znalosti o plném rozsahu všech vedlejších (souvisejících) staveb (v době zpracování ZÚR a územního plánu) nutně musí vést k vymezení obecně pojatých podmínek v územním plánu, směřujících k navazujícím řízením. Konkrétní technické řešení dopravních staveb a jejich doprovodné infrastruktury v rámci pořizování územního plánu je nad rámec podrobnosti řešení územním plánem, proto může být řešeno až v navazujících řízeních. Nelze srovnávat konkrétní postup pořizování územních plánů a jejich změn v České republice s postupy</p>
--	--	---

	<p>Vypořádání z fáze společného jednání nesprávně označuje výše formulovanou připomínku jako neopodstatněnou. Viz reakce k připomínce č. 1.</p> <p>43. Na str. 12 – 13 výrokové části návrhu ÚP Bavory (stránkování dle návrhu pro společné jednání) se uvádí, že „Dále vymezuje územní plán koridory dopravní infrastruktury – silniční označené CPU-D1, CPU-D2 a CPU-D3, určené pro umístění souvisejících (vedlejších) staveb ke stavbě dálnice D52.“. Toto je nesprávné. Toto jsou minimálně z části nikoliv součástí dálnice D52, ale komunikace navazující na „doprovodnou komunikaci“. V ÚP nelze takto zatemňovat, co vlastně je v území vymezováno. Vypořádání z fáze společného jednání nesprávně označuje výše formulovanou připomínku jako neopodstatněnou. Viz reakce k připomínce č. 1.</p> <p>44. Na str. 13 výrokové části návrhu ÚP Bavory (stránkování dle návrhu pro společné jednání) se uvádí, že „Šířka koridoru: proměnlivá, dle zákresu v grafické části územního plánu.“. Toto je nesprávné. Šířka komunikace musí být popsána i v textové části. Nesoulad textové části a grafické části je podle ustálené judikatury platným důvodem pro zrušení ÚP. Vypořádání z fáze společného jednání nesprávně označuje výše formulovanou připomínku jako neopodstatněnou. Připomínka nebyla věcně vypořádána.</p> <p>45. Na str. 13 výrokové části návrhu ÚP Bavory (stránkování dle návrhu pro společné jednání) se uvádí, že „Šířka koridoru: proměnlivá, dle zákresu v grafické části územního plánu.“. Vymezená šířka není souladná se ZÚR kraje. Zpřesněný koridor D52 musí být bez výjimky v rámci koridoru dle ZÚR kraje. Vypořádání z fáze společného jednání nesprávně označuje výše formulovanou připomínku jako neopodstatněnou. Viz reakce k připomínce č. 25.</p> <p>46. Na str. 13 výrokové části návrhu ÚP Bavory (stránkování dle návrhu pro společné jednání) se uvádí, že „Účel koridoru: koridor je určen pro umístění dálnice II. třídy D52 a silnice II. třídy. Koridor je vymezen nejen pro umístění stavby hlavní (D52), ale i doprovodné komunikace, dopravního zařízení a dopravního vybavení, ale i staveb vedlejších (souvisejících), jako například přeložek sítí technické infrastruktury, přeložek vodotečí a přeložek silnic III. třídy a místních a účelových komunikací, ekodukty. Některé z nich mohou být umístěny i s přesahem mimo vymezený koridor.“. Přeložky vodotečí musí mít v ÚP navržený koridor. Vypořádání z fáze společného jednání nesprávně označuje výše formulovanou připomínku jako neopodstatněnou. Připomínka nebyla věcně vypořádána.</p> <p>47. Na str. 13 výrokové části návrhu ÚP Bavory (stránkování dle návrhu pro společné jednání) se uvádí, že „Účel koridoru: koridor je určen pro umístění dálnice II. třídy D52 a silnice II. třídy. Koridor je vymezen nejen pro umístění stavby hlavní (D52), ale i doprovodné komunikace, dopravního zařízení a dopravního vybavení, ale i staveb vedlejších (souvisejících), jako například přeložek sítí technické infrastruktury,</p>	<p>umístění dopravních staveb v zahraničí.“ Nelze požadovat podrobnost nepříslušící územnímu plánu. Viz též rozsudek NSS ze dne 31. 1. 2024, čj. 65 A 5/2023-259 (citace z rozsudku NSS v kapitole II.22).</p> <p>Ad. 9.P.42) Připomínce se nevyhovuje. Vypořádání z fáze společného jednání je dostatečné.</p> <p>Ad. 9.P.43) Připomínce se nevyhovuje. Vypořádání z fáze společného jednání je dostatečné.</p> <p>Ad. 9.P.44) Připomínce se nevyhovuje. Vypořádání z fáze společného jednání je dostatečné.</p> <p>Ad. 9.P.45) Připomínce se nevyhovuje. Vypořádání z fáze společného jednání je dostatečné.</p> <p>Ad. 9.P.46) Připomínce se nevyhovuje. Vypořádání z fáze společného jednání je dostatečné.</p> <p>Ad. 9.P.47) Připomínce se nevyhovuje. Vypořádání z fáze společného jednání je dostatečné.</p> <p>Ad. 9.P.48) Připomínce se vyhovuje. Předmětný text byl z výrokové části vpuštěn.</p> <p>Ad. 9.P.49) Připomínce se vyhovuje. Šířky koridorů CPZ.DS04-1 a CPU.DS04-3</p>
--	--	--

	<p>přeložek vodotečí a přeložek silnic III. třídy a místních a účelových komunikací, ekodukty. Některé z nich mohou být umístěny i s přesahem mimo vymezený koridor.“. Žádné z uvedených položek nesmí být umístěny mimo vymezený koridor. Vlastnické právo je právem ústavním a jeho omezení nelze provádět jinak než striktně dle zákona. Nelze tedy uplatnit ani podzákonný dokument jako metodický návod MMR, který protiprávně konstruuje o možnostech umístování staveb mimo vymezené koridory.</p> <p>Vypořádání z fáze společného jednání nesprávně označuje výše formulovanou připomínku jako neopodstatněnou. Připomínka nebyla věcně vypořádána. Viz též reakce na vypořádání připomínek č. 1, 3, 4 a dál.</p> <p>48. Na str. 13 výrokové části návrhu ÚP Bavory (stránkování dle návrhu pro společné jednání) se uvádí, že „Vztah regulace uvedené pro koridor a částí ploch s rozdílným způsobem využití, nad kterými je koridor vymezen: do doby započetí užívání dokončené stavby dopravní infrastruktury se ve vymezeném koridoru použijí přednostně podmínky využití stanovené pro koridor dopravní infrastruktury. Zejména není přípustné umístění jakýchkoliv staveb a změn v území, které by znemožnily nebo podstatně ztížily umístění dopravní stavby. Podmínky využití překrytých ploch se použijí až po započetí užívání dokončené dopravní stavby.“. Toto je zcela absurdní tvrzení. Územní plánování nezná regulace, které by se samy nějak mohly měnit v čase.</p> <p>Vypořádání z fáze společného jednání nesprávně označuje výše formulovanou připomínku jako neopodstatněnou, a to současně nesmyslně společně s tvrzením, že „Připomínka je relevantní, text byl upraven“. Na str. 14 a na str. 15 (stránkování návrhu upraveného pro veřejné projednání) byla vypuštěna věta „Podmínky využití překrytých ploch se použijí až po započetí užívání dokončené dopravní stavby.“ Tato věta byla sama o sobě nesmyslná, avšak její vypuštění nepředstavuje akceptovatelné vypořádání připomínky jako celku.</p> <p>49. Na str. 14 výrokové části návrhu ÚP Bavory (stránkování dle návrhu pro společné jednání) se uvádí, že „Šířka koridoru: proměnlivá, dle zákresu v grafické části územního plánu.“. Vymezená šířka není souladná se ZÚR kraje. Zpřesněný koridor D52 musí být bez výjimky v rámci koridoru dle ZÚR kraje.</p> <p>Vypořádání z fáze společného jednání nesprávně označuje výše formulovanou připomínku jako neopodstatněnou. Připomínka nebyla věcně vypořádána. Viz též reakce na vypořádání připomínek č. 1, 3, 4 a dál.</p> <p>50. Na str. 14 výrokové části návrhu ÚP Bavory (stránkování dle návrhu pro společné jednání) se uvádí, že „Účel koridoru: koridor je vymezen pro přeložky a stavební úpravy silnic II. a III. třídy a účelových komunikací, vyvolaných realizací dálnice D52. Dále je určen pro umístění dopravních zařízení a dopravního vybavení a umístění staveb vedlejších (souvisejících), jako například přeložek sítí technické infrastruktury, přeložek vodotečí, ekodukty. Některé z nich mohou být umístěny i s přesahem mimo vymezený koridor.“. Přeložky vodotečí musí mít v ÚP navržený koridor.</p> <p>Vypořádání z fáze společného jednání nesprávně označuje výše formulovanou připomínku jako</p>	<p>byly upraveny (první z nich zúžen, druhý adekvátně rozšířen, celková šířka koridorů pro D52 se nemění).</p> <p>Ad. 9.P.50) Připomínce se nevyhovuje. Tvrzení není pravdivé. Přeložky vodotečí, pakliže souvisí, resp. jsou vyvolány stavbou dálnice, mohou být umístěny v koridoru určeném pro tuto dálnici. Vymezení koridorů pro D52 v ÚP Bavory i podmínek jejich využití bylo provedeno důsledně podle stavebního zákona a metodického pokynu MMR „Vymezení koridorů veřejné dopravní a technické infrastruktury v územním plánu“.</p> <p>Ad. 9.P.51) Připomínce se nevyhovuje. Tvrzení není pravdivé. Koridor je vymezen nejen pro umístění stavby hlavní (D52), ale i doprovodné komunikace, dopravního zařízení a dopravního vybavení, ale i staveb vedlejších (souvisejících), jako například přeložek sítí technické infrastruktury, přeložek vodotečí a přeložek silnic III. třídy a místních a účelových komunikací, ekodukty...“.</p> <p>Postupováno bylo podle metodického doporučení MMR „Vymezení koridorů veřejné dopravní a technické infrastruktury v územním plánu“. Podrobněji viz kapitola „II.14.2. Silniční doprava“.</p> <p>Ad. 9.P.52) Připomínce se vyhovuje. Předmětný text byl z výrokové části vypuštěn.</p> <p>Ad. 9.P.53) Připomínce se nevyhovuje. Koridory CPU-D1, CPU-D2, CPU-D3 (nyní jsou označeny CPU.DS04-1, CPU.DS04-2, CPU.DS04-3) jsou vyvolány záměrem</p>
--	---	---

	<p>neopodstatněnou. Tvrzení pořizovatele, že se jedná o připomínku identickou s připomínkou č. 46, je věcně nesprávné.</p> <p>51. Na str. 14 výrokové části návrhu ÚP Bavory (stránkování dle návrhu pro společné jednání) se uvádí, že „Účel koridoru: koridor je vymezen pro přeložky a stavební úpravy silnic II. a III. třídy a účelových komunikací, vyvolaných realizací dálnice D52. Dále je určen pro umístění dopravních zařízení a dopravního vybavení a umístění staveb vedlejších (souvisejících), jako například přeložek sítí technické infrastruktury, přeložek vodotečí, ekodukty. Některé z nich mohou být umístěny i s přesahem mimo vymezený koridor.“. Žádné z uvedených položek nesmí být umístěny mimo vymezený koridor. Vlastnické právo je právem ústavním a jeho omezení nelze provádět jinak než striktně dle zákona. Nelze tedy uplatnit ani podzákonný dokument jako metodický návod MMR, který protiprávně konstruuje o možnostech umístování staveb mimo vymezené koridory.</p> <p>Vypořádání z fáze společného jednání nesprávně označuje výše formulovanou připomínku jako neopodstatněnou. Připomínka nebyla věcně vypořádána. Viz též reakce na vypořádání připomínek č. 1, 3, 4 a dál.</p> <p>52. Na str. 14 výrokové části návrhu ÚP Bavory (stránkování dle návrhu pro společné jednání) se uvádí, že „Vztah regulace uvedené pro koridor a částí ploch s rozdílným způsobem využití, nad kterými je koridor vymezen: do doby započetí užívání dokončené stavby dopravní infrastruktury se ve vymezeném koridoru použijí přednostně podmínky využití stanovené pro koridor dopravní infrastruktury. Zejména není přípustné umístění jakýchkoliv staveb a změn v území, které by znemožnily nebo podstatně ztížily umístění dopravní stavby. Podmínky využití překrytých ploch se použijí až po započetí užívání dokončené dopravní stavby.“. Toto je zcela absurdní tvrzení. Územní plánování nezná regulace, které by se samy nějak mohly měnit v čase.</p> <p>Vypořádání z fáze společného jednání nesprávně označuje výše formulovanou připomínku jako neopodstatněnou, a to současně nesmyslně společně s tvrzením, že „Připomínka je relevantní, text byl upraven“. Na str. 14 a na str. 15 (stránkování návrhu upraveného pro veřejné projednání) byla vypuštěna věta „Podmínky využití překrytých ploch se použijí až po započetí užívání dokončené dopravní stavby.“. Tato věta byla sama o sobě nesmyslná, avšak její vypuštění nepředstavuje akceptovatelné vypořádání připomínky jako celku.</p> <p>53. Na str. 17 výrokové části návrhu ÚP Bavory (stránkování dle návrhu pro společné jednání) se uvádí, že „Na základní koncepci uspořádání krajiny na území obce bude mít vliv zejména dálnice D52 v koridorech CPZ-D1, CPU-D1, CPU-D2, CPU-D3.“. Koridory CPU-D1, CPU-D2, CPU-D3 nejsou součástí D52.</p> <p>Vypořádání z fáze společného jednání nesprávně označuje výše formulovanou připomínku jako neopodstatněnou. Připomínka nebyla věcně vypořádána. Koridor D52 dle ZÚR se zpřesňuje, nelze do něj zahrnout jiné záměry, pro ty musí v ÚP Bavory být vymezeny jiné koridory, a to např. i proto, že podmínky pro vyvlastňování jsou ze zákona jiné pro koridor přejímaný / zpřesňovaný ze ZÚR a koridory pro dopravní</p>	<p>výstavby dálnice D52. Bez toho by ztratily smysl. Jedná se o koridory pro ty součásti budoucí D52, které budou ležet mimo koridor vymezený v ZÚR kraje. Postupováno bylo podle metodického doporučení MMR „Vymezení koridorů veřejné dopravní a technické infrastruktury v územním plánu“. Podrobněji viz kapitola „II.13.2. Silniční doprava“.</p> <p>Ad. 9.P.54) Připomínce se vyhovuje.</p> <p>Tvrzení, že podmínka stanoviska EIA k R52 stanovuje povinnost vedení dálnice v zářezu, je zavádějící. Navržené opatření zní, cit. „-vést, pokud možno po terénu, příp. v zářezu a vyhnout se násypovým partiím.“</p> <p>Nicméně na základě požadavku stanoviska SEA k ÚP Bavory č.j. JMK 68179/2022, byla podmínka ke koridoru určeném pro umístění dálnice D52 upravena takto:</p> <p>„v dalších stupních projektové dokumentace navrhnout takové řešení, aby byl vliv na krajinný ráz co nejméně významný, a stavba byla např. vegetačními prvky, terénními úpravami (konkrétně zářezem do krajiny dle doporučení ze stanoviska EIA) začleněna do krajiny“.</p> <p>Technické řešení stavby, včetně jejího výškového uspořádání, není řešeno v územním plánu. Bude upřesněno v navazujícím řízení, při respektování podmínek stanovených územním plánem.</p> <p>Ad. 9.P.55) Připomínce se nevyhovuje.</p> <p>Vymezení veřejně prospěšných staveb v ÚP Bavory bylo provedeno důsledně podle stavebního zákona a metodického pokynu</p>
--	--	---

	<p>záměry, neobsažené v ZÚR (dálnice vs. jiné komunikace).</p> <p>54. Na str. 17 výrokové části návrhu ÚP Bavory (stránkování dle návrhu pro společné jednání) se uvádí, že „Na základní koncepci uspořádání krajiny na území obce bude mít vliv zejména dálnice D52 ...“. Toto je zásadní fakt, avšak řešení v návrhu ÚP Bavory navrhané je chybné, neboť porušuje podmínky stanoviska EIA pro R52, kde bylo požadováno řešení R52 včetně křižovatek pouze v zářezu.</p> <p>Vypořádání z fáze společného jednání nesprávně označuje výše formulovanou připomínku jako neopodstatněnou. Vzhledem k tomu, že ÚP je posuzován z hlediska krajinného rázu, tak zde musí být stanoveny základní informace o výškových poměrech. Lze odkázat např. ze str. 22 dříve vydaného stanoviska EIA, kde se uvádí „Technicky se jedná o realizaci tělesa rychlostní silnice zčásti v zářezu, zčásti na násypu. V prostoru pálavských bradel s úpatími výhradně v zářezu nebo v úrovni stávajícího terénu, mimoúrovňové křižovatky zde budou řešeny tak, že nejvyšší stavební bod křižovatky bude nejvýše v úrovni rostlého terénu“. Oblast Bavor je také tou oblastí, na kterou předmětná formulace o zářezech, max. o stávající úrovni rostlého terénu dopadá. Viz též reakce na vypořádání připomínek č. 27 a 28 výše.</p> <p>55. Na str. 52 – 53 výrokové části návrhu ÚP Bavory (stránkování dle návrhu pro společné jednání) se konstatuje „Veřejně prospěšná stavba dopravní infrastruktury, dálnice D52. ... Do veřejně prospěšných staveb se zařazuje celý soubor staveb, v nichž stavbou hlavní je dálnice D52 a vedlejšími stavbami takové stavby, které se stavbou hlavní svým účelem užívání nebo umístěním souvisí a které zabezpečují užitelnost stavby hlavní nebo doplňují účel užívání stavby hlavní, jako např. doprovodná silnice II. třídy, opěrné zdi, mosty, tunely, protihlukové stěny, větve křižovatek, doprovodná silniční komunikace, přeložky silnic nižší třídy, místních a účelových komunikací, polních cest, dešťové usazovací nádrže, přeložky technické infrastruktury a vodotečí, přechody pro zvěř, umístění cyklostezky apod. Některé z vedlejších (souvisejících) staveb mohou být umístěny i s přesahem mimo vymezený koridor (především stavby liniové technické infrastruktury, například přeložky plynovodů, dále přeložky místních a účelových komunikací a cyklostezek, přeložky vodotečí)“. Tento postup je v rozporu s právními předpisy, a to z řady důvodů. Součástí dálnice D52, tedy ani její související stavby, mimo koridor dle ZÚR kraje, nelze bez dalšího vymezovat v návazných ÚP obcí. Vlastnické právo je právem ústavním a jeho omezení nelze provádět jinak než striktně dle zákona. Nelze tedy uplatnit podzákonný dokument jako metodický návod MMR. Jak bylo uvedeno už výše „stavby související“, a to i uvnitř koridoru pro D52 nebyly v ZÚR JMK z roku 2016 veřejně projednány a ZÚR JMK byly s nepřipustnou libovůlí změněny po veřejném projednání. Takto chybně vymezení veřejně prospěšných staveb s cílem umožnit vyvlastňovací proces je právně nemožné.</p> <p>Vypořádání z fáze společného jednání nesprávně označuje výše formulovanou připomínku jako neopodstatněnou. Vypořádáním připomínky nemůže být neurčitý text „Viz vyhodnocení předchozích připomínek.“.</p> <p>56. Návrh výroku ÚP Bavory neobsahuje vazbu na hodnocení SEA. To je zcela závažné pochybení. Vypořádání z fáze společného jednání nesprávně označuje výše formulovanou připomínku jako</p>	<p>MMR „Vymezení koridorů veřejné dopravní a technické infrastruktury v územním plánu“. S názorem, že metodika MMR je v rozporu se zákonem, se nelze ztotožnit.</p> <p>Pro větší srozumitelnost ÚP Bavory byly ale ty součásti stavby D52, které jsou situovány mimo koridor DS04 vymezený v ZÚR kraje, zařazeny v dokumentaci pro opakované veřejné projednání do samostatných veřejně prospěšných staveb označených VD.9, VD10 a VD.11.</p> <p>Ad. 9.P.56) Připomínce se nevyhovuje. Připomínka je neopodstatněná, tvrzení není pravdivé. Závěry SEA posouzení, obsažené v kapitole č. 8 tohoto posouzení, jsou zapracovány do výrokové části ÚP. Podrobněji viz kapitola „II.8“.</p> <p>Ad. 9.P.57) Připomínce se nevyhovuje. Připomínka je neopodstatněná: Do ÚP Bavory jsou zapracována kompenzační opatření obsažená v kapitole „5.1. Zmírňující opatření“ Hodnocení vlivu koncepce „Územní plán Bavory“ na evropsky významné lokality a ptačí oblasti soustavy Natura 2000 (autor Mgr. Tomáš Dohnal). Zmírňující opatření jsou zapracována do textové části územního plánu označené I.A., do kapitoly „I.H. Stanovení kompenzačních opatření“.</p> <p>Další odůvodnění viz SEA stanovisko JmK, citují: „S námitkou nelze souhlasit, neboť z textu návrhu i odůvodnění vyplývá, že naprostá většina kompenzačních opatření je nad rámec podrobnosti zpracování územního plánu a bude se řešit v rámci realizačního projektu, a to ve spolupráci s ornitology. Tím</p>
--	---	---



	<p>neopodstatněnou. Tvrzení pořizovatele „Tvrzení není pravdivé.“ Nemůže být vypořádáním připomínky, neb je zcela nepřezkoumatelné.</p> <p>57. Návrh výroku ÚP Bavory neobsahuje kompenzační opatření pro negativní vlivy z D52. To je zcela závažné pochybení. To, co je uvedeno na str. 53 – 54 návrhu Ú Bavory (stránkování dle návrhu pro společné jednání) není reálným stanovením kompenzačních opatření. Nemůže být ani odkazováno na ZÚR JMK, neboť zde konkrétní kompenzační opatření pro oblast obce Bavory také absentují.</p> <p>Vypořádání z fáze společného jednání nesprávně označuje výše formulovanou připomínku jako neopodstatněnou. Tvrzení, že „Do ÚP Bavory jsou zapracována kompenzační opatření obsažená v kapitole 5.1. Hodnocení vlivu koncepce „Územní plán Bavory“ na evropsky významné lokality a ptačí oblasti soustavy Natura 2000“ je věcně nepravdivé. Kompenzační opatření musí být stanovena ve výrokové části návrhu ÚP Bavory a odůvodněna v odůvodnění ÚP Bavory. Výrok ÚP Bavory neobsahuje žádnou kapitolu 5.1.</p> <p>58. Návrh odůvodnění ÚP Bavory neobsahuje vazbu na hodnocení SEA. To je zcela závažné pochybení. Vypořádání z fáze společného jednání nesprávně označuje výše formulovanou připomínku jako neopodstatněnou. Vypořádání připomínky pořizovatelem uvádí, že výše uvedené tvrzení není pravdivé a odkazuje na kap. II.8. To je mylné chápání ze strany pořizovatele. Podmínky SEA musí být v odůvodnění návrhu ÚP Bavory přezkoumatelně převzaty s tím, že je pro každou podmínku ze SEA uvedeno, jakým způsobem je tato konkrétně zapracována do obsahu výroku ÚP. Pouhá tvrzení typu „Výše uvedená opatření byla zapracována do kapitoly I...“ toto nesplňují. Navíc není ani pravda, že by všechna v kap. II.8 uvedená opatření byla do výroku převzata. Např. podmínka „dodržet podmínky správce toku při výstavbě v záplavovém území“ není nikde zahrnuto, i když v kap. II.8 odůvodnění je tvrzeno, že bylo zahrnuto do kapitol „do kapitol I.E.8, I.I, I.F3, I.C“ výroku.</p> <p>Dále pak opatření „u zastavitelných ploch v blízkosti dopravních ploch prokázat splnění hygienických limitů hluku pro chráněný venkovní prostor a chráněné venkovní prostory staveb“ mělo být podle kap. II.8 mělo toto opatření být převzato do částí výroku – kapitol I.E.8, I.I, I.F3, I.C.. Jak je vidět z rozdílového textu výroku, zde došlo na několika místech k doplnění těchto formulací po podání výše uvedené připomínky. Tato skutečnost však nebyla ve vyhodnocení připomínky respektována, a jak je uvedeno výše, pořizovatel označil připomínku za neopodstatněnou. K problematice hluku jsou níže připojeny další připomínky, neboť podle závazné evropské legislativy mělo být hlukové posouzení provedeno již na úrovni územního plánování, tedy jako součást návrhu ÚP (a také součást návrhu ZÚR) - viz platné znění Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2002/49/ES a Směrnice Komise (EU) ze dne 19. května 2015 o stanovení společných metod hodnocení hluku podle směrnice Evropského parlamentu a Rady 2002/49/ES. Toto bylo při pořizování ÚP Bavory a jeho vyhodnocení SEA zcela pomínuto.</p> <p>59. Návrh odůvodnění ÚP Bavory neobsahuje kompenzační opatření pro negativní vlivy z D52. To je zcela závažné pochybení. Za text odůvodňující nějaká konkrétní kompenzační opatření nelze pokládat citaci</p>	<p>je bezpochyby zajištěno, aby kompenzační opatření byla účinná. Navíc je souhlas s územním plánem ve variantě A podmíněn dalšími požadavky pro dopravní koridory včetně požadavku č. 24 na vymezení linie dřevin na vhodných místech (z hlediska dopravního a majetkového).“ Nelze požadovat podrobnost nepříslušící územnímu plánu. Viz též rozsudek NSS ze dne 31. 1. 2024, čj. 65 A 5/2023-259 (citace z rozsudku NSS v kapitole II.22).</p> <p>Ad. 9.P.58) Připomínce se částečně vyhovuje. Chybný text v kapitole II.9 (původně označené II.8.) byl opraven.</p> <p>Ad. 9.P.59) Připomínce se nevyhovuje. Odůvodnění viz SEA stanovisko JmK, cituji: „S námitkou nelze souhlasit, neboť z textu návrhu i odůvodnění vyplývá, že naprostá většina kompenzačních opatření je nad rámec podrobnosti zpracování územního plánu a bude se řešit v rámci realizačního projektu, a to ve spolupráci s ornitology. Tím je bezpochyby zajištěno, aby kompenzační opatření byla účinná. Navíc je souhlas s územním plánem ve variantě A podmíněn dalšími požadavky pro dopravní koridory včetně požadavku č. 24 na vymezení linie dřevin na vhodných místech (z hlediska dopravního a majetkového).“ Nelze požadovat podrobnost nepříslušící územnímu plánu. Viz též rozsudek NSS ze dne 31. 1. 2024, čj. 65 A 5/2023-259 (citace z rozsudku NSS v kapitole II.22).</p> <p>Ad. 9.P.60) Připomínce se nevyhovuje. Odůvodnění viz SEA stanovisko JmK, ad 60).</p>
--	--	--

	<p>priority č. (20) z PÚR ČR. Konkrétní naplnění požadavků z PÚR absentuje.</p> <p>Vypořádání z fáze společného jednání nesprávně označuje výše formulovanou připomínku jako neopodstatněnou. Vypořádání je připomínky je vadné i proto, že pořizovatel nesprávně směřuje kompenzační a zmírňující opatření.</p> <p>60. Hodnocení SEA k návrhu ÚP Bavory je tedy zcela nedostatečné.</p> <p>Vypořádání z fáze společného jednání nesprávně označuje výše formulovanou připomínku jako neopodstatněnou. Tato shrnující připomínka je vztažena k předchozím připomínkám a pouze akcentuje aspekt „nedostatečnosti“ hodnocení SEA.</p> <p>Tvrzení pořizovatele o „Hodnocení SEA k návrhu ÚP Bavory bylo upraveno a doplněno podle požadavků dotčených orgánů (OŽP Krajského úřadu JmK, KHS, AOPK).“ se nejen mýlí s jádrem připomínky, ale je i v rozporu s realitou. Vyhodnocení SEA zůstalo od zveřejnění z roku 2020 identické – má v obou případech datování „2020“ a má identický počet stran (54).</p> <p>Lze dodat, že pokud by bývalo jakkoliv změno, býval by OŽP musel vydat nové stanovisko SEA, což se nestalo.</p> <p>61. Není řešena otázka střetů ÚSES s navrhovanou komunikací a možné významné negativní ovlivnění krajinného rázu. Toto je nepřijatelný postup, neboť vyřešení střetů částí ÚSES je povinností územního plánování.</p> <p>Vypořádání z fáze společného jednání nesprávně označuje výše formulovanou připomínku jako neopodstatněnou. Vypořádání připomínky pořizovatelem se zcela mýlí s obsahem připomínky. Hodnocení vlivů je činnost prováděná v SEA a zde žádné vyhodnocení není. Vyhodnocením není obsah výroku, na který zcela nesprávně odkazuje pořizovatel.</p> <p>62. Není řešena otázka střetů ÚSES s navrhovanou komunikací a možné významné negativní ovlivnění krajinného rázu. Územní plánování např. musí stanovit podmínky pro následná územní řízení, tedy zde např. musí být stanovena taková opatření, aby nedocházelo k významnému negativnímu ovlivnění krajinného rázu, což např. musí obnášet podmínku zapaštění tělesa D52 pod úroveň terénu tak, aby projev existence D52 byl z hlediska krajinného rázu minimální. To znamená, že měla být stanovena podmínka pro niveletu D52 minimálně 5 m pod nejnižšími body rostlého terénu, aby i kamiony nebyly vidět a nebránily pohledům na oblast Pálavy. Toto je nutné do výroku ÚP Bavory doplnit.</p> <p>Vypořádání z fáze společného jednání nesprávně označuje výše formulovanou připomínku jako neopodstatněnou. Reálně vyhodnocení připomínky absentuje. Není obsaženo ani ve vypořádání připomínek č. 27, 28, 29, 61, na které pořizovatel odkazuje.</p> <p>63. V SEA je pominuta povinnost u ploch pro dopravu v co největší míře navrhnout opatření, která by eliminovala negativní ovlivnění odtokových poměrů a zachovala však povrchové vody do půdy. Otázka ochrany podzemních vod musí být v ÚP Bavory dořešena. Není možné ponechat tuto otázku bez řádného</p>	<p>Ad. 9.P.61) a 62) Přípomínce se nevyhovuje. Konkrétní technické řešení křížení produktovodů, melioračních zařízení, či ÚSES s dopravními stavbami v rámci pořizování územního plánu je nad rámec podrobností řešených územním plánem. Viz §43 odst. (3) zákona č. 183/2006 Sb., v platném znění, cit.: „Územní plán ani vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území nesmí obsahovat podrobnosti náležející svým obsahem regulačnímu plánu nebo územním rozhodnutím.“</p> <p>Rovněž § 72 odst. 1 nového stavebního zákona č. 283/2021 Sb., v platném znění, stanovuje, citují: „(1) Územně plánovací dokumentace nesmí obsahovat podrobnosti, které náležejí svým obsahem navazující územně plánovací dokumentaci nebo rozhodnutí.“</p> <p>Podmínky pro koridor určený pro umístění D52 jsou uvedeny v kapitole I.D.1, včetně podmínek k ochraně krajinného rázu. Nelze požadovat podrobnost nepřislušící územnímu plánu. Viz též rozsudek NSS ze dne 31. 1. 2024, čj. 65 A 5/2023-259 (citace z rozsudku NSS v kapitole II.22).</p> <p>Ad. 9.P.62) Přípomínce se nevyhovuje. Odůvodnění viz SEA stanovisko JmK, citují: „Konkrétní technické řešení dopravních staveb v rámci pořizování územního plánu je nad rámec podrobností řešení územním plánem, proto může být řešeno až v navazujících řízeních.“</p> <p>Do ÚP Bavory byl dále zapracován požadavek na řešení D52 v zářezu, dle SEA</p>
--	---	--

	<p>posouzení v SEA. Jak je velmi dobře známo, tato otázka u rakouské dálnice A5 představovala zásadní problém, jak z hlediska kanalizace dálnice v její trase, tak v následných otázkách dopadů na vodoteče a podzemní vody. Toto vše zahrnuje územně plánovací opatření, která nemohou být zajištěna v jiném procesu než v územním plánování. V případě rakouské A5 bylo nutné vymezit plochy pro dvoj(troj)stupňové sedimentační nádrže napojené na vodoteče a vzhledem k tomu, že kondenzované splachy z tělesa dálnice při její moderní konstrukci a odkanalizování jsou vysoce agresivní, bylo dokonce nutné vymezit v území plochu pro vodní kanál délky cca 15 km, aby tyto vody mohly být vypouštěny do vodoteče, kde je celoročně dostatečný průtok, neb nejbližší vodoteče k dálnici A5 tento garantovaný průtok neměly. Vzhledem k tomu, že z tohoto hlediska je situace na straně Mikulovska velmi podobná situace jako na straně Falkensteinska, je nutné ÚP Bavyry dopracovat o všechna územně plánovací opatření pro D52. Nelze vymezit koridor pro D52 bez těchto územně plánovacích opatření. To není problematika, která by mohla být řešena v územních řízeních. Je pravdou, že v ČR je se splachem z dálnic menší zkušenost než v Rakousku, ale to neznamená, že toto je možné podceňovat. V Rakousku jsou dokumentovány i případy fatálního znečištění z dálnic, např. případ, kdy jak to bylo výstižně publikováno, v potoce byla voda slanější než v moři – a vedlo to k totálnímu vychcípání ryb v rybníce na předmětné vodoteči. Tato územně plánovací opatření pro D52 je nutné do výroku ÚP Bavyry doplnit, řádně odůvodnit a s použitím principu předběžné opatrnosti dle § 13 zákona o ochraně přírody s rezervou naddimenzovat. Pokud by se ukázalo, že řešení otázky odkanalizování D52 narazí na problém nedostatečně vydatných místních vodotečí, bylo by nutné nadmístní řešení přenechat Aktualizaci ZÚR JMK. Nepochybně by řešení bylo složité, i kvůli kvalitě vod Mušovských jezer a nutnosti jejich ochrany vzhledem k lokalitám systému NATURA 2000, a to jak PO tak EVL.</p> <p>Vypořádání z fáze společného jednání nesprávně označuje výše formulovanou připomínku jako neopodstatněnou. Pořizovatel i zde zmatečně odkazuje na výrok, přestože posuzování vlivů se provádí v SEA.</p> <p>64. V SEA schází posouzení dotčených melioračních zařízení. Je potřeba navrhnout vhodná opatření pro zajištění funkčnosti drenáže. Je povinností územního plánování, tyto střety řešit a ne je alibisticky odkládat do následných řízení, která k jejich řešení již nemají procesní nástroje. Zejména vazba na podmínku zachování krajinného rázu a návazná podmínka snížení nivelety D52 a odkanalizování D52 musí být ÚP Bavyry řešeny.</p> <p>Vypořádání z fáze společného jednání nesprávně označuje výše formulovanou připomínku jako neopodstatněnou. Vypořádání připomínky pořizovatelem je nesprávné. Posoudit dotčení melioračních zařízení návrhem územního plánu mělo být provedeno při pořizování návrhu územního plánu a při jeho vyhodnocování procesem SEA.</p> <p>65. Na str. 73 odůvodnění ÚP Bavyry (stránkování dle návrhu pro společné jednání) je uvedeno: „V evropských souvislostech, v souladu s nařízením Evropského parlamentu a Rady o hlavních směrech Unie pro rozvoj transevropských dopravních sítí, je dálnice D52 zařazena do sítě TEN-T Core“. V evropské legislativě není D52 zmíněna. Evropská silniční síť TEN-T, a specificky tzv. „globální síť“ je dle čl. 9/1a „NAŘÍZENÍ</p>	<p>stanoviska JmK. Viz předchozí text.</p> <p>Ad. 9.P.63) Připomínce se nevyhovuje. Odůvodnění viz SEA stanovisko JmK a Ad. 9.P.41)</p> <p>Ad. 9.P.64) Připomínce se nevyhovuje. Konkrétní technické řešení stavebních úprav či přeložek melioračních zařízení je nad rámec podrobností řešených územním plánem. Viz §72 odst. (1) zákona č. 283/2021 Sb., v platném znění, cit.: „Územně plánovací dokumentace nesmí obsahovat podrobnosti, které náležejí svým obsahem navazující územně plánovací dokumentaci nebo rozhodnutí.“</p> <p>Ochrana krajinného rázu je v ÚP řešena, viz kap. I.D.1.</p> <p>Nelze požadovat podrobnost nepříslušící územnímu plánu. Viz též rozsudek NSS ze dne 31. 1. 2024, čj. 65 A 5/2023-259 (citace z rozsudku NSS v kapitole II.22).</p> <p>Ad. 9.P.65) Připomínce se nevyhovuje. Odůvodnění je převzato z odůvodnění koridoru DS04 v ZÚR kraje.</p> <p>V nařízení Evropského parlamentu a Rady o hlavních směrech Unie pro rozvoj transevropských dopravních sítí je uvedena Evropská silniční síť TEN-T. Detailnost vymezení v mapách EU je pravděpodobně nízká právě proto, aby mohly jednotlivé státy samy upřesnit polohu těchto staveb, což ČR udělala v PÚR a Krajský úřad JmK zpřesnil v ZÚR kraje.</p> <p>Rovněž závěrečný odstavec připomínky, a to „Stačí se podívat, kde je na A5 již realizovaná</p>
--	--	--

EVROPSKÉHO PARLAMENTU A RADY (EU) č. 1315/2013 ze dne 11. prosince 2013 o hlavních směrech Unie pro rozvoj transevropské dopravní sítě a o zrušení rozhodnutí č. 661/2010/EU“ sítě vyznačenou v mapách a seznamech obsažených v příloze I a v příloze II části 2 tohoto Nařízení. Detailnost vymezení v tomto Nařízení je mimořádně nízká a závazným je pouze to, co je jak v seznamu v příloze II části 2 tohoto nařízení a současně odpovídá mapám v příloze 1 toho nařízení. Tedy ne každý detail, který by si někdo přál odečítat z map a pokládat jej za závazný, závazným není. Síť TEN-T je uzly a jejich seznam je pro ČR následující:

CZ	Brno	globální			globální	L 348/77
	Děčín			hlavní	hlavní	
	Lovosice			globální	globální	
	Mělník			hlavní	hlavní	
	Ostrava	hlavní			hlavní	
	Pardubice			hlavní	hlavní	
	Plzeň				hlavní	
	Praha	hlavní (Václav Havel)*		hlavní (Praha-Holešovice) globální (Libeň) globální (Radotín) globální (Smíchov)	hlavní (Praha-Uhřetěves)	
	Přerov				hlavní	
CLEN- SKÝ STÁT	NÁZEV UZLU	LETIŠTĚ	NÁMOŘNÍ PŘÍSTAV	VNITROZEMSKÝ PŘÍSTAV	KOMBINOVANÝ TERMINÁL ŽELEZNIČNÍ A SILNIČNÍ DOPRAVY (RRT)	L 348/78
	Ústí nad Labem			globální	globální	

Mezi těmito uzly Mikulov není, tedy Mikulov není součástí definice TEN-T.

Lze odkázat i na návazné Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 1316/2013 ze dne 11. prosince 2013, kterým se vytváří Nástroj pro propojení Evropy, mění zařízení (EU) č. 913/2010 a zrušují nařízení (ES) č. 680/2007 a (ES) č. 67/2010 ( 1 ). Z tohoto nařízení pochází terminologie koridorů TEN-T a pro tzv. Baltsko-jadranský koridor je zde uvedeno jeho vytýčení takto:

MÚK Grosskrot a jak je daleko do Břeclavi“, je zcela mylný a již dávno překonaný. Rakouská dálnice A5 je již vybudována téměř až ke státní hranici ČR, a to ve směru na Mikulov, nikoliv Břeclav.

Spekulovat o jiném trasování této dálnice tedy postrádá smysl. Nehledě na to, že vymezení koridorů pro nadmístní dopravní trasy přísluší ZÚR krajů, nikoliv územním plánům obcí, které je mohou už jen zpřesňovat.

Přípomínka tedy věcně nesměřuje vůči ÚP Bavyry, ale proti ZÚR JmK.

Ad. 9.P.66) Přípomínce se nevyhovuje.

Faktem je, že v ZÚR kraje byl vymezen koridor DS04 pro dálnici D52 v ZÚR kraje a musel být tedy zpřesněn v ÚP Bavyry. Postupováno bylo dle § 43 odst. 3 stavebního zákona: „(3) Územní plán v souvislostech a podrobnostech území obce zpřesňuje a rozvíjí cíle a úkoly územního plánování v souladu se zásadami územního rozvoje kraje a s politikou územního rozvoje. ...“

Rovněž Politika územního rozvoje, ve znění aktualizací 1-5, obsahuje koridor SD8, koridor kapacitní silnice (resp. dálnice) D52 Pohořelice – Mikulov – Drasenhofen/Rakousko (nově D52). ZÚR JmK koridor dálnice zpřesnily tak, že prochází řešeným územím. ÚP Bavyry proto koridor dále zpřesňuje – viz kap. II.13.2.

Baltsko – jadranský  
VYTYČENÍ KORIDORŮ:

Gdynia – Gdańsk – Katowice/Ślasków  
Gdańsk – Warszawa – Katowice  
Katowice – Ostrava – Brno – Wien  
Szczecin/Świnoujście – Poznań – Wrocław – Ostrava  
Katowice – Žilina – Bratislava – Wien  
Wien – Graz – Villach – Udine – Trieste  
Udine – Venezia – Padova – Bologna – Ravenna  
Graz – Maribor – Ljubljana – Koper/Trieste

Ani zde není uveden Mikulov.

Z hlediska financování dle Nařízení č. 1316/2013 je uvedeno:

Brno – rakouská hranice	přeshraniční	silnice	modernizace
-------------------------	--------------	---------	-------------

Ani zde není uveden Mikulov.

Takže odkazy na to, že Nařízení EU o TEN-T rozhodlo o trasování Baltsko-jadranského koridoru přes Mikulov, nemají oporu v evropské legislativě. Tedy tento text z Odůvodnění ÚP Bavyry musí být vypuštěn.

To, že D52 má být součástí sítě TEN-T je stanoveno až Politikou územního rozvoje ČR, která toto zařazení koridorů si můžeme sami doma v ČR a za naši neschopnost jednat s Rakouskem. Však ani Rakousko nyní dle jejich vládních dokumentů již z roku 2010 nemíní stavět A5 ve čtyřpruhovém uspořádání až po hranici s ČR, pokud ČR nepostaví čtyřpruhovou R52 (nyní D52) až na hranici s Rakouskem. Ostatně stačí se seznámit i s historií, že rakouský ministr dopravy a pozdější rakouský kancléř Faymann dobře věděl o výhodnosti napojení u Břeclavi:

**Ministr Faymann (Mistelbach, 2008)**

„Die Variante Reintal ist also durchaus eine ernstzunehmende, zumal der Anschluss zur Autobahn Prag/Bratislava dort rasch und ohne große Kosten bewerkstelligbar wäre. ...“

Wir werden maximal bis Walterskirchen planen, da wir von dort aus in beide Richtungen zu den Grenzübergängen abschwelen könnten.

„Variante Reintal se tedy nepochybně musí brát vážně, neboť napojení na dálnici Praha – Bratislava by zde mohlo být zrealizováno rychle a bez velkých nákladů. ...“

Budeme plánovat maximálně po Walterskirchen, neboť ostava bychom mohli si to namířit na oba hraniční přechody.“



Ad. 9.P.67) a 9.P.68) Připomínce se nevyhovuje.  
Odůvodnění je stejné jako ad. 9.P.66.

Ad. 9.P.69) Připomínce se nevyhovuje.  
Odůvodnění viz SEA stanovisko JmK, cituji: „Pisatel argumentuje rozsudky ke zrušeným ZÚR JMK, přičemž Jihomoravský kraj má nové platné ZÚR JMK včetně aktualizace.“

V podstatě to, co se zde uvádí a pochází z roku 2008, dává pořád dobrý smysl. Stačí se podívat, kde je na A5 již realizovaná MÚK Grosskrut a jak je daleko do Břeclavi a odtud po nově budované D55 směrem na sever k napojení na D1 a dále pak na Ostravu a do Polska.

Vypořádání z fáze společného jednání nesprávně označuje výše formulovanou připomínku jako neopodstatněnou. Argumentace uvedená pořizovatelem je spekulativní (bez citace ZÚR JMK) a de facto nesprávná, neboť v ZÚR JMK nedošlo k výběru variantu trasování předmětného koridoru TEN-T.

66. Na str. 73 Odůvodnění ÚP Bavory (stránkování dle návrhu pro společné jednání) je uvedeno: „Usnesením vlády ČR č. 713/2010 Sb. o změně usnesení vlády ze dne 9. června 2008 č. 735, k přípravě a výstavbě kapacitní pozemní komunikace Pohořelice – státní hranice s Rakouskou republikou je potvrzeno propojení rychlostní silnice R52 na území České republiky a dálnice A5 na území Rakouské republiky na česko-rakouské státní hranici mezi městy Mikulov a Drasenhofen.“ Územní plánovač by měl vědět, že musí ctít stavební zákon a že exekutivní rozhodnutí politického orgánu nemají právní váhu. Právní váhu dokonce nemá ani tzv. Dohoda s Rakouskem, neb aby měla právní váhu a přednost před stavebním zákonem, musela by být podle Ústavy ČR ratifikovaná Parlamentem ČR, což ale není.

Vypořádání z fáze společného jednání nesprávně označuje výše formulovanou připomínku jako neopodstatněnou. Připomínka nebyla věcně vypořádána. Tvrzení pořizovatele, že „Nicméně i na základě citovaného usnesení vlády byl vymezen koridor pro D52 v ZÚR kraje a musel být tedy zpřesněn v ÚP Bavory“ je z hlediska věcného i procesně právního nesprávná. Usnesení vlády ze dne 9. června 2008 č. 735 nemohlo zasáhnout do územního plánování, neb územní plánování probíhá podle stavebního zákona a ne na základě partiálního usnesení exekutivního orgánu, tj. vlády.

67. Na str. 73 odůvodnění ÚP Bavory (stránkování dle návrhu pro společné jednání) je uvedeno: „Dálnice D52 je koncepčně zakotvena v Dopravní sektorové strategii, 2. fáze“ Ani tento dokument není rozhodný pro územní plánování na úrovni ÚP obcí, stejně jak není ani odkazovaný dokument Aktualizace strategické vize Strategie Jihomoravského kraje 2020. Odkazy na takovéto dokumenty do odůvodnění ÚP Bavory nepatří a jsou jen zavádějící pro neinformované osoby, neb budí dojem něčeho, na čemž postup zpracovatele ÚP Bavory údajně stojí a přitom to tak není a ani být ze zákona nemůže.

Vypořádání z fáze společného jednání nesprávně označuje výše formulovanou připomínku jako neopodstatněnou. Pořizovateli zcela uniká role dokumentu „Dálnice D52 je koncepčně zakotvena v Dopravní sektorové strategii, 2. fáze“. Tento dokument byl vypracován na základě požadavku Evropské komise pro objasnění koncepce, jak by měly být čerpány evropské fondy pro Operační program Doprava II (OPD II). Nejednalo se o úkon územního plánování.

68. Ve světle výše uvedených bodů je nutné zásadním způsobem přepracovat kapitolu II.14. Doprava a uvádět zde pouze ta fakta, která jsou korektní a mají reálný příspěvek k odůvodnění pořizovaného ÚP Bavory.

Vypořádání z fáze společného jednání nesprávně označuje výše formulovanou připomínku jako

neopodstatněnou. Tvrzení pořizovatele, že „Kapitola odůvodnění II.14. Doprava je výstižná a pravdivá.“ je bez přezkoumatelného obsahu, a navíc je v rozporu s realitou – viz i řada výše uvedených připomínek, které poukazují na věcné vady odůvodnění ÚP Bavory.

69. Na str. 75 - 77 odůvodnění ÚP Bavory (stránkování dle návrhu pro společné jednání) jsou reprodukovány výřezy, které dle zpracovatele mají zřejmě dokládat, že koridor D52 prošel řádným hodnocením SEA. Toto však nedokazují, neb se jedná pouze o útržkové texty bez reálného základu v zásadních podkladech, jako např. v predikovaných intenzitách dopravy, a tyto útržkové texty jsou bez vztahu k zákonným limitům přípustného zatížení území dle příloh zákona o ovzduší. Toto posouzení je zásadní způsobem vadné i proto, že předmětné posouzení musí být i kvantitativní. Toto jednoznačně v rozsudku, kterým byly zrušeny ZÚR JMK v roce 2012, uvedl NSS v bodě 80: „Nejvyšší správní soud ovšem musel dát navrhovatelům plně zapravdu v tom, že ZÚR neobsahují žádné hodnocení kumulativních a synergických vlivů. Odpůrce setrval pouze u definice možných lokalit jejich výskytu, ale jejich posouzením (zhodnocením dopadů a závažnosti po stránce kvantitativní a kvalitativní) se vůbec nezabýval“.

Dále pak NSS uvedl „Svědék RNDr. L. K. potvrdil, že došlo pouze k identifikaci možných kumulativních vlivů, přičemž za vyhodnocení těchto vlivů považoval zakreslení těchto vlivů do výkresu č. 6. Označil-li svědek tento způsob hodnocení za primitivní, soud konstatuje, že ani takové kvality nebylo v projednávaném případě dosaženo, neboť se fakticky o žádné hodnocení nejedná. .... Přístup zpracovatele VURÚ a odpůrce k této otázce lze bez nadsázky označit za formalistický, zcela ignorující smysl zákonné úpravy“

To, co na str. 51 - 77 odůvodnění ÚP Bavory (stránkování dle návrhu pro společné jednání) zpracovatel prezentuje ze ZÚR není jiné kvality než to, co NSS popisuje výše. Navíc je to zcela nekonkrétní k obci Bavory, a tedy není zde nic relevantního pro posouzení pro obyvatelstvo, ovzduší i přírodu na tomto území. Vzhledem k tomu, že zaznívá od politiků argumentace, že ZÚR JMK byly soudy shledány pořádku, tak je vhodné dodat, že oba dva rozsudky (krajského soudu i NSS) trpí tzv. „nepřezkoumatelností pro nedostatek důvodů“, jinými slovy, že oba soudy ignorovaly některé části žaloby, a tedy o ní nerozhodly. Jak vlastně neexistující je hodnocení kumulativních a synergických vlivů pro návaznost na D52 u Brna dokládá níže připojená tabulka posuzování kumulativních a synergických jevů ze ZÚR JMK z roku 2016, která byla soudu předložena, ale např. i touto částí žaloby se soud nezabýval:

Vyhodnocení kumulativních a synergických vlivů		
Vymezení vlivu a jeho charakteristika	Významnost vlivu	Typ ovlivnění, popis vlivu

Poznámka: V tabulce jsou uvedeny pouze jevy/charakteristiky, které mohou být využitím vymezeného koridoru/plochy ovlivněny resp. vyhodnocením byly vlivy identifikovány.

Ad. 9.P.70) Připomínce se nevyhovuje. Odůvodnění viz SEA stanovisko JmK, cituji: „Pisatel argumentuje rozsudky ke zrušeným ZÚR JMK, přičemž Jihomoravský kraj má nové platné ZÚR JMK včetně aktualizace.“

Vypořádání z fáze společného jednání nesprávně označuje výše formulovanou připomínku jako neopodstatněnou. Pořizovatel se věcně připomínkou nezabýval a pouze si klade řečnickou otázku o ZÚR. Lze dodat, že důvodnost připomínek odkazujících na ZÚR je objasněna v reakci na pořizovatelem nevypořádanou připomínku č. 17 – viz výše. Je zde zcela názorně vidět, že tato tabulka pro vyhodnocení kumulativních a synergických vlivů je zcela nevyplněna, tj. hodnocení kumulativních a synergických vlivů zde nebylo provedeno.

Přitom současně se jedná o velmi závažně dotčenou oblast, kdy v SEA k ZÚR JMK bylo identifikováno a také doloženo reprodukcí z Přílohy 2 vyhodnocení SEA k ZÚR JMK, že překročení zákonných limitů se týká 92,24% území – viz tabulka reprodukováná níže.

DS12	
Popis záměru, stávající funkce, hodnoty a limity vymezeného koridoru/plochy	
DS12	
Specifikace záměru:	D2 Chrlice II - Brno, jih; zkapacitnění včetně přestavby MÚK
VARIANTNÍ ŘEŠENÍ:	ne Ostatní hodnocené varianty:
Dotčené obce:	Brno, Modřice
Plocha:	198,31 ha
Ovzduší	
překročení imisních limitů: Brno, Modřice	92,24 %
Obyvatelstvo, lidské zdraví	
překročení hlukových limitů: Brno, Modřice	37,96 %

To, že se soudy nevyjádřily k částem ZÚR JMK a založily tzv. „nepřezkoumatelností pro nedostatek důvodů“ nečiní podklady ze ZÚR JMK, které zpracovatel cituje, použitelnými pro návrh ÚP Bavory.

Hodnocení SEA pro D52 tedy v ZÚR JMK neproběhlo, což musí být napraveno.

V každém případě musí SEA k návrhu ÚP zahrnout hodnocení SEA pro D52, aby byly řádně posouzeny vlivy hlučnosti, znečištění ovzduší, atd., a to zcela konkrétně pro území obce Bavory a na obyvatele této obce.

70. Aby nevznikly pochybnosti o nedostatečnosti vyhodnocení SEA pro D52 Pohořelice – Mikulov, vedle nevyplněné hodnotící tabulky v SEA pro úsek D52/JT Rajhrad – MÚK Chrlice-II je níže uvedena ukázka z vyhodnocení SEA v ZÚR JMK pro úsek D52 Pohořelice – Mikulov (záměr DS04 v ZÚR JMK).

Na str. 23 Přílohy č. 2 vyhodnocení SEA pro ZÚR JMK je uvedeno následující:



Popis záměru, stávající funkce, hodnoty a limity vymezeného koridoru/plochy	
DS04	
Specifikace záměru:	D52 Pohořelice - Mikulov - hranice ČR / Rakousko
Variantské řešení:	ne Ostatní hodnocené varianty:
Dotčené obce:	Bavory, Horní Věstonice, Mikulov, Pasohlávky, Perná, Pohořelice, Vlasatice
Plocha:	593,2 ha

Obyvatelstvo, lidské zdraví	
prekročení hlukových limitů: Bavory, Horní Věstonice, Mikulov, Pasohlávky, Perná, Pohořelice	17,51 %

Je zde tedy konstatováno existující překročení veřejnoprávních limitů pro všechny obce, v jejichž blízkosti má nově vymezovaná komunikace D52 Pohořelice – Mikulov procházet.

Lze proto zdůraznit, že specificky pro v tabulce jmenované obce Pohořelice, Perná, Pasohlávky, Horní Věstonice a Bavory bude vzdálenost nové dálnice D52 od obytných území identická se vzdáleností od existující silnice I/52, a tedy zde budou pro D52 vyvolány větší negativní vlivy než v současnosti pro I/52 a bude docházet k dalším a vyšším překračováním zákonných limitů. Ve vyhodnocení SEA pro úsek D52 Pohořelice – Mikulov ovšem není nic o možné nápravě situace s uvedenými překročenými hlukovými limity.

Nárůst hlučnosti se přitom dá předpokládat jako významný, neboť realizací dálnice D52 (jako součásti transevropského Baltsko-jadranského koridoru) totiž dojde nejen ke zvýšení rychlosti vozidel na dálniční rychlost cca 130 km/h, ale i k významným změnám složení dopravního proudu (nárůstu podílu kamionové dopravy), k nárůstu celkových intenzit dopravy a specificky k nárůstu intenzity těžké nákladní dopravy v noci.

Toto vše jsou významné negativní vlivy, o kterých není v SEA pro ZÚR JMK ani náznakem pojednáno. Tedy v SEA k ZÚR JMK nejsou posouzeny ani vyvolané vlivy v okolí úseku D52/JT, ani negativní vlivy pro napadený úsek dálnice D52 Pohořelice – Mikulov, a to specificky pro výše identifikované obce Pohořelice, Perná, Pasohlávky, Horní Věstonice a Bavory, tedy pro podstatnou část dálničního úseku D52 Pohořelice – Mikulov.

Došlo zde tedy k situaci podobné, jaká se řešila v soudním sporu o zákonnosti ZÚR JMK z roku 2011, kdy byly tyto ZÚR JMK v roce 2012 zrušeny jako celek. V tomto případě rozsudek NSS spis. zn. 1 Ao 7/2011 jako důvod ke zrušení konstatoval, že není možné negativní vlivy jen identifikovat, ale že musí být kvantifikovány a vyhodnoceny.

NSS také v bodě [75] cit. rozsudku zdůraznil, že „soud ovšem poznamenává, že kumulativní vlivy je třeba zkoumat nejen v případě většího počtu navrhovaných záměrů, ale též tehdy, je-li koncipován byť jediný záměr v území, ve kterém se již nacházejí realizované záměry a jejichž společné působení s navrhovaným záměrem by mohlo mít kumulativní nebo synergický efekt.“ (zvýraznění doplněno).

Je tedy nepochybné, že přivedení dálkové tranzitní dopravy, resp. její navýšení, a to i v prostoru Mikulova, vyvolá nejen nárůst negativních vlivů, ale budou zde i vlivy kumulativní díky dopravě regionální a dopravě vnitroareálové na území města Mikulov. Tyto kumulativní vlivy nebyly v SEA k napadeným ZÚR JMK ani identifikovány, a tedy nemohly být ani nijak kvantifikovány a vyhodnoceny.

Na tuto situaci tedy dopadají závěry cit. rozsudku NSS, které učinil v bodě [90], když uzavřel: „Nejvyšší správní soud uzavírá, že úkolem odpůrce bylo nejen kumulativní a synergické vlivy identifikovat, ale též vyhodnotit (popsat možné konkrétní dopady na konkrétní složky životního prostředí, zvážit, zda neexistuje jiné lepší řešení, a zohlednit hodnocení těchto vlivů při výběru varianty záměru) a v případě jejich akceptace stanovit pro realizaci záměrů konkrétní podmínky (kompenzační opatření), které by kumulativní a synergické vlivy minimalizovaly, a dále stanovit pravidla jejich sledování. Právě zásady územního rozvoje jsou ideální platformou pro zvážení a zohlednění kumulativních a synergických vlivů plánovaných záměrů, neboť v této fázi územního plánování je ještě dobře možné od kumulace záměrů upustit, pozměnit je nebo navrhnout vhodná kompenzační opatření. Vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území (konkrétně část SEA s přílohou HIA a část NATURA) tedy neodpovídá požadavkům bodu 5 přílohy stavebního zákona: napadené ZÚR tudíž vychází z neúplně zjištěného skutkového stavu (shodně rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 24. 11. 2010, č. j. 1 Ao 5/2010–169, publikovaný pod č. 2266/2011 Sb. NSS). Nejvyšší správní soud shledal námitku navrhovatelů důvodnou.“ (zvýraznění doplněno).

Pro výše jmenované obce Pohořelice, Perná, Pasohlávky, Horní Věstonice a Bavory a ani pro město Mikulov nebylo v napadených ZÚR JMK řádně provedeno vyhodnocení procesem SEA.

Hodnocení SEA pro D52 tedy v ZÚR JMK neproběhlo, což musí být napraveno.

V každém případě musí SEA k návrhu ÚP zahrnout hodnocení SEA pro D52, aby byly řádně posouzeny vlivy hluchnosti, znečištění ovzduší, atd., a to zcela konkrétně pro území obce Bavory a na obyvatele této obce.

Vypořádání z fáze společného jednání nesprávně označuje výše formulovanou připomínku jako neopodstatněnou. Pořizovatel se věcně připomínkou nezabýval. Lze dodat, že důvodnost připomínek odkazujících na ZÚR je objasněna v reakci na pořizovatelem nevypořádanou připomínku č. 17 – viz výše.

71. SEA se na str. 8 dokumentu VVÚRÚ (zde i níže je odkazována na číslování stránek celého dokumentu zpracovatele, ne na číslování naskenovaných textů SEA) odkazuje na „M e t o d i c k ý v ý k l a d postupu příslušných úřadů při aplikaci ustanovení § 10i a ustanovení souvisejících zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí a o změně některých souvisejících zákonů (zákon o posuzování vlivů na životní prostředí), ve znění zákona č. 93/2004 Sb. (dále jen „zákon“), při posuzování vlivů územně plánovací dokumentace na životní prostředí (Příloha k č.j. 3131/OPVI/04).“ Toto je dnes již irelevantní dokument z roku 2004, neb od roku 2004 uplynulo již 15 let a zákon č. 100/2001 Sb. byl opakovaně novelizován. Navíc je tento dokument nezveřejněný. To, že kancelář doc. Loewa se možná smysluplně účastnila řízení EIA pro R52 v letech 2003 – 2004, z toho však tato kancelář nemůže „žít navždy“. Takto zpracované posouzení SEA na základě 15 let starého dokumentu je nutné odmítnout jako celek už jen po této citaci.

Ad. 9.P.71) Připomínce se nevyhovuje. Odůvodnění viz SEA stanovisko JmK, cituji: „Vyhodnocení vlivů na životní prostředí je zpracováno podle přílohy stavebního zákona ve vazbě na zákon 100/2001. Sb., v platném znění. Zpracovatelka vyhodnocení v textu uvádí, že metodický výklad byl použit přiměřeně, nikoli, že z něj bylo striktně vycházeno.“

	<p>Vypořádání z fáze společného jednání nesprávně označuje výše formulovanou připomínku jako neopodstatněnou. Pořizovatel se věcně připomínkou nezabýval a zcela mimoběžně jen připojil své úvahy o problematice, která se připomínky věcně netýká.</p> <p>72. Na str. 8 dokumentu VVÚRÚ je uvedeno „Odbor životního prostředí vydal stanovisko 29. 04. 2019 (pod značkou S-JMK 61897/2019/0ŽP/Dah) z hlediska vlivů na životní prostředí.“ Na str. 9 dokumentu VVÚRÚ se naopak tvrdí, že „Dne 29. 4. 2019 obdržel krajský úřad od AOPK stanovisko dle § 45i zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny (dále jen zákon o ochraně přírody), ve znění pozdějších předpisů k návrhu zadání územního plánu Bavory v tom smyslu, že výše uvedená koncepce může mít významný vliv na příznivý stav předmětu ochrany nebo celistvost evropsky významné lokality a ptačí oblasti (č. j. 00304/JM/19 ze dne 21. 02. 2019).“ Toto je nutno objasnit.</p> <p>Vypořádání z fáze společného jednání nesprávně označuje výše formulovanou připomínku jako neopodstatněnou. Připomínku nebylo možno označit za neopodstatněnou, zejména když pořizovatel uvádí nyní jiný datum.</p> <p><b>73. Není použito toto číslo</b></p> <p>74. Na str. 8 dokumentu VVÚRÚ je odkazováno na soulad návrhu ÚP Bavory se ZÚR JMK. Toto je nesprávné tvrzení, neboť návrh ÚP pracuje s nepřipustným přístupem, že objekty pro D52 mohou být umístovány i mimo koridor vymezený v ZÚR JMK a v některých místech (křižovatkách) je plocha pro dopravu přímo v rozporu s koridorem dle ZÚR JMK.</p> <p>Vypořádání z fáze společného jednání nesprávně označuje výše formulovanou připomínku jako neopodstatněnou. Pořizovatel opět nesprávně připouští, že ÚP je vlastně irelevantní, objekty pro D52 mohou být umístovány v rozporu s ÚP.</p> <p>75. SEA odkazuje na v roce 2016 vydané Opatření obecné povahy - PZKO zóna Jihovýchod. Toto PZKO je však nutné vnímat v kontextu rozsudku NSS, kterým byl zrušen PZKO po aglomeraci Brno. Tento právní pohled je však ignorován.</p> <p>Vypořádání z fáze společného jednání nesprávně označuje výše formulovanou připomínku jako neopodstatněnou. Pořizovatel tvrdí, že PZKO zóna Jihovýchod zrušeno nebylo. To je tvrzení, které je mimoběžně s tvrzením v připomínce, že „toto PZKO je však nutné vnímat v kontextu rozsudku NSS, kterým byl zrušen PZKO po aglomeraci Brno“. Zrušující rozhodnutí NSS je precedenční a jako takové musí být respektováno. Právní posouzení vad PZKO po aglomeraci Brno rozsudkem NSS je závazné pro státní správu, a tedy stejné vady v prakticky identicky formulovaném PZKO zóna Jihovýchod nelze obhajovat a z nich bez dalšího vycházet při pořizování ÚP obcí.</p>	<p>Ad. 9.P.72) Připomínce se nevyhovuje. Odůvodnění viz SEA stanovisko JmK, cituji: „Připomínka je neopodstatněná, stanovisko krajského úřadu pouze sděluje, že stanovisko AOPK bylo vydáno 21.02.2019, ale krajský úřad ho obdržel 29.04.2019 a současně vydal své stanovisko.“</p> <p>Ad. 9.P.74) Připomínce se nevyhovuje. Postupováno bylo podle metodického doporučení MMR „Vymezení koridorů veřejné dopravní a technické infrastruktury v územním plánu“. Podrobněji viz kapitola „II.14.2. Silniční doprava“.</p> <p>Ad. 9.P.75) Připomínce se nevyhovuje. Odůvodnění viz SEA stanovisko JmK, cituji: „Opatření obecné povahy – PZKO zóna Jihovýchod zrušeno nebylo, je tak možné na PZKO zóna Jihovýchod odkazovat.“</p> <p>..</p>
--	---	---

	<p>76. Na str. 19 SEA je odkazováno na PZKO zóna Jihovýchod avšak zcela nekonkrétně. To je naprosto nedostatečné. Vypořádání z fáze společného jednání nesprávně označuje výše formulovanou připomínku jako neopodstatněnou. Připomínka nebyla věcně vypořádána. Je-li odkazováno na PZKO, pak nelze na tento dokument odkazovat jako celek, ale jeho specifické části. Odkazování na PZKO jako na celek zakládá nepřezkoumatelnost pořizovaného ÚP, což je zásadním pochybením.</p> <p>77. Na str. 19 SEA je odkazováno na PZKO zóna Jihovýchod a je tvrzeno, že „Některé z cílů ve vztahu k životnímu prostředí byly do návrhu ÚP Bavyry zapracovány v přiměřeném rozsahu a dle možností s ohledem na udržitelný rozvoj území.“. Toto je nejen zcela nekonkrétní, ale toto tvrzení je i v rozporu s obsahem návrhu ÚP Bavyry. Není zde zapracováno nic z hlediska mobilních zdrojů znečištění z D52. Vypořádání z fáze společného jednání nesprávně označuje výše formulovanou připomínku jako neopodstatněnou. Tvrzení pořizovatele, že „Data ohledně mobilních zdrojů znečištění nejsou relevantní pro SEA hodnocení, pracuje s nimi EIA.“ je nesprávné. K vyhodnocení SEA (a podrobněji k tomu níže musí) být použity jako vstupní údaje dopravní intenzity dopravy, a to v členění dle závazné evropské legislativy - viz platné znění Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2002/49/ES a Směrnice Komise (EU) ze dne 19. května 2015 o stanovení společných metod hodnocení hluku podle směrnice Evropského parlamentu a Rady 2002/49/ES. Toto bylo při pořizování ÚP Bavyry a jeho vyhodnocení SEA zcela pomínuto.</p> <p>78. Není použito toto číslo</p> <p>79. Není použito toto číslo</p> <p>80. Numerická hodnocení v tabulkách SEA na str. 14 – 19 dokumentu VVURÚ jsou naprosto neodůvodněná a jako taková zcela nepřezkoumatelná. Evidentně je zde aplikována metoda „expresních“ hodnocení SEA. Toto je zcela nepřipustné a SEA musí být zcela přepracována. Vypořádání z fáze společného jednání nesprávně označuje výše formulovanou připomínku jako neopodstatněnou. Pořizovatel nijak nedoložil přezkoumatelnost tabulek.</p> <p>81. Na str. 22 dokumentu VVURÚ je v SEA odkaz na zákonné limity dle zákona o ovzduší, ale zpracovatelům SEA nějak uniklo, že zde vytvářejí rozpor, když zákonné limity jsou v zákoně i v evropské legislativě definovány pro jeden kalendářní rok a hodnocení SEA zcela se nepatříčně odvolává na tzv. pětileté průměry – viz poslední sloupec v tabulce. I toto dokládá, že SEA musí být zcela přepracována. Lze dodat, že tyto pětileté průměry nejsou počítány standardním způsobem a dokládá to i legenda k mapám</p>	<p>Ad. 9.P.76) Připomínce se nevyhovuje. Odůvodnění viz SEA stanovisko JmK, cituji: „Podrobnost odpovídá obsahu územního plánu. Podrobněji nelze tuto problematiku v územním plánu řešit, s odkazem na ustanovení stavebního zákona, podle kterého územní plán ani vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území nesmí obsahovat podrobnosti náležející svým obsahem regulačnímu plánu nebo územnímu rozhodnutí.“</p> <p>Ad. 9.P.77) Připomínce se nevyhovuje. Odůvodnění viz SEA stanovisko JmK, cituji: „Napadený text je součástí kapitoly č. 2 SEA vyhodnocení s názvem „Zhodnocení vztahu politiky územního rozvoje k cílům ochrany životního prostředí přijatým na mezistátní nebo komunitární úrovni. Zhodnocení vztahu územně plánovací dokumentace k cílům ochrany životního prostředí přijatým na vnitrostátní úrovni“. Kapitola obsahuje názvy všech relevantních koncepcí, ke kterým bylo při zpracování návrhu územního plánu přihlíženo, a hodnotí míru vztahu té které koncepce k návrhu územního plánu.“</p> <p>Ad. 9.P.80) Připomínce se nevyhovuje. Odůvodnění viz SEA stanovisko JmK, cituji: „Tabulka pracuje s expertními odhady jednotlivých specialistů, metodika hodnocení je vysvětlena pod tabulkou. Konkrétní odůvodnění hodnocení je slovně uvedeno v kapitole „Vlivy návrhu ÚP na jednotlivé</p>
--	--	--

	<p>pětiletých průměrů, jak je publikována na Internetu, kde se mj. uvádí:</p> <div style="border: 1px solid black; padding: 5px; margin-bottom: 10px;"> <p>Plošné mapy (v síti 1 x1 km) pětiletých průměrných koncentrací znečišťujících látek, které mají stanoven imisní limit pro roční průměrnou koncentraci, <b>jsou spočítány v GIS z plošných map za jednotlivé roky.</b></p> <p>Mapy <b>nejsou</b> konstruovány z vypočteného průměru ročních průměrných koncentrací na jednotlivých stanicích za pět předchozích let a to zejména proto, že ne každý rok mají všechny stanice dostatek platných měření pro výpočet roční průměrné koncentrace a dále proto, že v průběhu let nastávají změny v sítích měřicích stanic.</p> </div> <p>Současně se v legendě k pětiletým průměrům uvádí, že</p> <div style="border: 1px solid black; padding: 5px; margin-bottom: 10px;"> <p>Pro doplnění jsou uvedeny i plošné mapy pětiletých průměrných koncentrací pro 36. max. hodnotu 24hod. průměrné koncentrace PM<sub>10</sub> a 4. max. hodnotu 24hod. průměrné koncentrace SO<sub>2</sub> (tyto imisní charakteristiky zákon o ochraně ovzduší nevyžaduje).</p> </div> <p>Zpracovatel SEA tedy zásadním způsobem pochybil.</p> <p>Vypořádání z fáze společného jednání nesprávně označuje výše formulovanou připomínku jako neopodstatněnou. Argumentace pořizovatele o „představě“ o něčem, nejenže nemůže odůvodnit nesporný fakt, že jak podle evropské, tak podle národní legislativy jsou limity znečištění definovány pro jednotlivé kalendářní roky a ne pro průměr více kalendářních let. Lze pro objasnění věcného hlediska dodat, že průměr za pět let může popřít např. situaci, kdy dva roky byl limit překročen a tři roky byl dodržen. To dokládá nepřipustnost využití pětiletých průměrů. Použití pětiletých průměrů je tedy i v rozporu se základní zásadou hodnocení vlivů, tzv. zásadou předběžné opatrnosti (viz § 13 zákona č. 17/1992 Sb. a také rozsudek NSS, kterým byly zrušený ZÚR JMK v roce 2012, tj. rozsudek č.j. 1 Ao 7/2011 – 526).</p> <p>82. Zákon č. 201/2012 Sb. ve věci pětiletých průměrů je v rozporu se závaznou evropskou Směrnicí Evropského parlamentu a rady 2008/50/ES ze dne 21. 5. 2008 o kvalitě vnějšího ovzduší a čistším ovzduší pro Evropu. Tato závazná evropská legislativa nepřipouští „maskovat“ existující překročení v některých kalendářních letech průměrováním s hodnotami s léty jinými, kdy k překročení nedojde. V případě rozporu národní legislativy a závazné evropské legislativy se uplatní evropská legislativa. V SEA je nutné pracovat s ročními hodnotami.</p> <p>Vypořádání z fáze společného jednání nesprávně označuje výše formulovanou připomínku jako neopodstatněnou. Pořizovatel zcela nepřiléhavě odkázal na vypořádání připomínky č. 81.</p> <p>83. Zpracovatel SEA místo limitu pro četnost překročení 24-hodinových průměrů nesprávně použil odvozené hodnoty tzv. 36. nejvyšší hodnotu koncentrace jemného prachu frakce PM10. Nahrazování zákonem stanoveného limitu daného počtem/četností výskytů 24 hod průměrů PM10 s hodnotou nad 50 µg/m<sup>3</sup> hodnotou tzv. 36. nejvyšší hodnoty nelze z hlediska posuzování dodržení zákonného limitu s odkazem na pětiletý průměr provádět. Dochází tak k průměrování fyzikálně odlišné veličiny, jednoho specifického (36. v pořadí) měření 24 hod průměru koncentrace a nepracuje se tak s veličinou, kterou definuje příloha č. 1 bod 1 zákona 201/2012 Sb., tj. hodnota četnosti.</p>	<p>návrhové plochy“.</p> <p>Ad. 9.P.81) Připomínce se nevyhovuje. Odůvodnění viz SEA stanovisko JmK, cituji: „Vyhodnocení vlivů na životní prostředí je zpracováno podle přílohy stavebního zákona ve vazbě na zákon 100/2001. Sb., nikoli podle zákona o ovzduší, proto je více než účelné hodnocení za delší období a užití pětiletých průměrů ukazujících na tendenci ve znečištění ovzduší. Uvedené připomínky nejsou relevantní pro SEA hodnocení.“.</p> <p>Ad. 9.P.82) Připomínce se nevyhovuje. Odůvodnění dtto ad 81).</p> <p>Ad. 9.P.83) Připomínce se nevyhovuje. Odůvodnění dtto ad 81).</p> <p>Ad. 9.P.84) Připomínce se nevyhovuje. Odůvodnění dtto ad 81).</p> <p>Ad. 9.P.85) Připomínce se nevyhovuje. Odůvodnění viz SEA stanovisko JmK, cituji. „Uvedená připomínka poukazuje na to, že zmínka o hlavních zdrojích znečišťování ovzduší nemá žádnou návaznost na obec</p>
--	---	--

	<p>Vypořádání z fáze společného jednání nesprávně označuje výše formulovanou připomínku jako neopodstatněnou. Pořizovatel zcela nepřiléhavě odkázal na vypořádání připomínky č. 81.</p> <p>84. Zpracovateli SEA zcela uniklo, že předmětné pětileté průměry byly (bez opory v evropské legislativě) vloženy do zákona o ochraně ovzduší pouze pro konkrétní specifický účel, kterým není posuzování územních plánů. Pokud pro některé specifické úkony zákon 201/2012 Sb. stanoví další postupy, jako např. v § 11, pak tyto postupy jsou jen aplikovatelné jen pro tyto specifické úkony, tj. v § 11 pro územní řízení. Posouzení SEA není územním řízením, tedy na něj nedopadá § 11 zákona č. 201/2012 Sb., ale je nutno se držet pouze § 3 odst. 1 a Přílohy č. 1 cit. zákona, tedy ročních průměrů a ne pětiletých průměrů. Vypořádání z fáze společného jednání nesprávně označuje výše formulovanou připomínku jako neopodstatněnou. Pořizovatel zcela nepřiléhavě odkázal na vypořádání připomínky č. 81.</p> <p>85. Na str. 20 dokumentu VVÚRÚ v SEA je uvedeno „Hlavními zdroji znečištění ovzduší je doprava (primární emise, resuspenze, otěry, koroze) a průmysl. Přispívají i malé zdroje (emise ze spalování fosilních a jiných paliv, zemního plynu, vznětových motorů atd.).“ Toto tvrzení je jako hodnocení SEA naprosto nepoužitelné, neb není ani doloženo ani není uvedeno, jak se týká obce Bavyry. Vypořádání z fáze společného jednání nesprávně označuje výše formulovanou připomínku jako neopodstatněnou. Připomínka zůstala věcně nevyřazena.</p> <p>86. Hodnocení znečištění ovzduší s D52 zcela absentuje. Vypořádání z fáze společného jednání nesprávně označuje výše formulovanou připomínku jako neopodstatněnou. Hodnocení SEA musí zahrnout posouzení vlivů na veřejné zdraví. K tomu je třeba vyhodnotit jak hlučnost, tak i znečištění ovzduší.</p> <p>87. V kap. o hluku na str. 23 -24 SEA není naprosto nic o stávající hlučnosti. Přitom se má do území vložit koridor D52, kde jedním z hlavních negativních vlivů je právě hlučnost. Vytvářet hodnocení SEA bez znalosti stávajícího zatížení území znemožňuje vyhodnotit dopady realizace koncepce, návrhu ÚP Bavyry, s D52. Vyhodnocení SEA je proto nutné zcela přepracovat. Vypořádání z fáze společného jednání nesprávně označuje výše formulovanou připomínku jako neopodstatněnou. K vyhodnocení SEA (a podrobněji k tomu níže musí) být použity jako vstupní údaje dopravní intenzity dopravy, a to v členění dle závazné evropské legislativy - viz platné znění Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2002/49/ES a Směrnice Komise (EU) ze dne 19. května 2015 o stanovení společných metod hodnocení hluku podle směrnice Evropského parlamentu a Rady 2002/49/ES. Toto bylo při pořizování ÚP Bavyry a jeho vyhodnocení SEA zcela pomínuto. Tvrzení pořizovatele, že „ÚP dává předpoklady k dodržení hlukových limitů.“ je nepřijatelnou spekulací. Postupy podle stavebního zákona nemohou vycházet ze spekulací, ale musí být přezkoumatelné.</p>	<p>Bavyry. Přitom napadaný text je součástí kapitoly „3.2. Současný stav složek životního prostředí“, podkapitola „3.2.1. Ovzduší“, z uvedeného je zřejmé, že citovaný text popisuje současný stav ovzduší v obci Bavyry, připomínka je irelevantní a zavádějící.“</p> <p>Ad. 9.P.86) Připomínce se nevyhovuje. Odůvodnění viz SEA stanovisko JmK, cituji: „Hodnocení znečištění ovzduší, které by bylo výsledkem zpracování rozptylové studie, je nad rámec podrobnosti zpracování vyhodnocení pro koncepci, relevantní je až zpracování rozptylové studie pro konkrétní záměr.“</p> <p>Ad. 9.P.87) Připomínce se nevyhovuje. Odůvodnění viz SEA stanovisko JmK, cituji: „Koridor pro realizaci záměru D52 byl v rámci pořizování ZÚR JMK podroben vyhodnocení SEA, jehož součástí bylo vyhodnocení dopadů na obyvatelstvo a lidské zdraví. V tomto vyhodnocení byly identifikovány možné negativní vlivy a stanovena „opatření k vyloučení, snížení, zmírnění nebo kompenzaci negativních vlivů“. V rámci těchto opatření je u předmětného koridoru požadováno (cit. ZÚR JMK) „optimalizovat trasu v rámci koridoru s cílem minimalizace dopadů na obytnou zástavbu (týká se zejména MÚK Pohořelice a Mikulov jih). V místech případného kontaktu s chráněnou zástavbou zajistit splnění hlukových limitů“. Jako kompenzační opatření pro lokality, kde je obtížné vlivy eliminovat, je stanoveno kompenzační opatření, a to (cit. ZÚR JMK) „po vybudování</p>
--	--	--

	<p>88. Podobně neadresně je v SEA zpracováno hodnocení kap o půdě. Vyhodnocení SEA je proto nutné zcela přepracovat. Vypořádání z fáze společného jednání nesprávně označuje výše formulovanou připomínku jako neopodstatněnou. Tvrzení pořizovatele je zcela nekonkrétní a tím i nepřezkoumatelné.</p> <p>89. Podobně neadresně je v SEA zpracováno hodnocení kap o vodě. Několik málo parametrů v tabulce na str. 23 je bez doložení zdroje informací a je velmi pochybné, že by velmi specifické území obce Bavory mělo mít průměrné parametry Dyjsko-svrateckého úvalu. Vyhodnocení SEA je proto nutné zcela přepracovat. Vypořádání z fáze společného jednání nesprávně označuje výše formulovanou připomínku jako neopodstatněnou. Tvrzení pořizovatele je zcela nekonkrétní a tím i nepřezkoumatelné.</p> <p>90. V kap. nazvané „likvidace odpadních vod“ na str. 27 dokumentu VVÚRÚ se v SEA uvádí odkazy na místní kanalizaci, přestože zde není zholo nic o odkanalizování záměru D52. To je zcela absurdní. Zřejmě zpracovatel hodnocení SEA zřejmě žije v představě, že splach z dálnice bude na jednu stranu dálnice stékat do oblasti NATURA 2000 a na druhou stranu D52 do prostoru Dolních Dunajovic. Vyhodnocení SEA je proto nutné zcela přepracovat. Vypořádání z fáze společného jednání nesprávně označuje výše formulovanou připomínku jako neopodstatněnou. Tvrzení pořizovatele o tom, že „likvidace odpadních vod“ je předmětem EIA, je nesprávné. Kanalizační sběrač pro D52 je liniovým záměrem – technickou infrastrukturou a ta musí být vymezena v ÚP obce.</p> <p>91. V tomto kontextu je vidět naprostou nedostatečnost předloženého hodnocení SEA. K vyhodnocení vlivů nejzávažnější změny v území, tj., realizace D52, by pro hodnocení bylo potřeba znát aspoň zásadní parametry, tj. předpokládanou intenzitu dopravy a složení dopravního proudu. Nic takového zde není ani zmíněno, takže ani není překvapením, že toto klíčové hodnocení pro dálnici D52, v SEA nebylo provedeno. Vyhodnocení SEA je proto nutné zcela přepracovat. Vypořádání z fáze společného jednání nesprávně označuje výše formulovanou připomínku jako neopodstatněnou. K vyhodnocení SEA (a podrobněji k tomu níže musí) být použity jako vstupní údaje dopravní intenzity dopravy, a to v členění dle závazné evropské legislativy - viz platné znění Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2002/49/ES a Směrnice Komise (EU) ze dne 19. května 2015 o stanovení společných metod hodnocení hluku podle směrnice Evropského parlamentu a Rady 2002/49/ES. Toto bylo při pořizování ÚP Bavory a jeho vyhodnocení SEA zcela pominuto.</p> <p>92. Na str. 41 dokumentu VVÚRÚ je v SEA uvedeno „Nezbytné bude prověření problémů souvisejících s ochranou zdraví obyvatel (hluková zátěž, imisní situace) jako podmiňujícím faktorem využití a uspořádání území, záměry musí být projednány s věcně a místně příslušným orgánem ochrany veřejného zdraví“. Tato hodnocení/prověření měla být provedena v hodnocení SEA, ale zde absentují. Hodnocení SEA je tedy</p>	<p>dané komunikace zamezit průjezdu tranzitní nákladní dopravy přes zástavbu přílehlých obcí (objíždění placených úseků)“. Potenciální vlivy záměru na hlukovou situaci byly posouzeny a formou podmínek či doporučení řešeny jak v rámci SEA vyhodnocení ZÚR JMK, tak v podrobnějším měřítku v projektové EIA. V rámci stanoviska EIA je uložena podmínka: „V dalších fázích přípravy R52, po zaměření pozemků a určení přesného rozsahu stavby, zpracovat podrobnou hlukovou studii výstavby a provozu R52 a dalších komunikací, na kterých se v souvislosti s realizací R52 významně zvýší frekvence dopravy. Výsledkem této studie bude návrh konkrétních protihlukových opatření pro zajištění hlukových limitů dle aktuálně platné legislativy...“ Hluková situace je tak obecně známá a ve veřejně dostupných dokumentech veřejnosti přístupná. S ohledem na skutečnost, že společnost Löw a spol. se podílela na zpracování dokumentace k záměru „Rychlostní silnice R52 Pohořelice – Mikulov (Drasenhofen)“ lze vyloučit, že by došlo ze strany kanceláře doc. Löwa k posouzení návrhu územního plánu z hlediska hluku bez znalosti podrobné hlukové situace, jak uvádí podatel připomínky. Z výše uvedených důvodů orgán posuzování vlivů na životní prostředí neshledává v uvedeném popisu pochybení.</p> <p>Ad. 9.P.88) Přípomínce se nevyhovuje. Odůvodnění viz SEA stanovisko JmK, cituji: „Kapitola 3.2.2. (na str. 20 a 21 vyhodnocení) o stávajícím stavu půdy v území je zcela dostačující.“</p>
--	--	--

	<p>naprosto neúplné a musí být zpracováno znova a zjevně jiným zpracovatelem, neb to, co je obsahem SEA pro tyto typy zátěže území a obyvatelstva vzbuzuje důvodné obavy, že zpracovatel není pro tento typ hodnocení kvalifikován.</p> <p>Vypořádání z fáze společného jednání nesprávně označuje výše formulovanou připomínku jako neopodstatněnou. Pořizovatel zcela nepřiléhavě odkázal na vypořádání připomínky č. 81.</p> <p>93. Na str. 41 dokumentu VVÚRÚ je v SEA uvedeno „Zpráva o uplatňování ÚP Bavyry“ bohužel nebyla před zadáním nového ÚP zpracována“. Absence tohoto dokumentu po více než 10 letech platnosti stavebního zákona je závažnou procesní chybou. Tento dokument je nutno zpracovat a ÚP Bavyry bude možno pořizovat, až bude řádně projednán a schválen.</p> <p>Vypořádání z fáze společného jednání nesprávně označuje výše formulovanou připomínku jako neopodstatněnou. Pořizovatel připomínku věcně nevypořádal.</p> <p>94. V tabulkách na str. 36 - 38 absentuje sloupec o vlivech na hlučnost a na znečištění ovzduší (obyvatelstvo, ovzduší a veřejné zdraví). Není tedy posouzen vliv D52.</p> <p>Vypořádání z fáze společného jednání nesprávně označuje výše formulovanou připomínku jako neopodstatněnou. Pořizovatel připomínku věcně nevypořádal. Za prvé nelze vyhodnotit vliv na veřejné zdraví bez vyhodnocení hlučnosti a znečištění ovzduší. Obě tato hodnocení musí vycházet z intenzit dopravy, a to členěných specifickým způsobem. K vyhodnocení SEA (a podrobněji k tomu níže musí) být použity jako vstupní údaje dopravní intenzity dopravy, a to v členění dle závazné evropské legislativy - viz platné znění Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2002/49/ES a Směrnice Komise (EU) ze dne 19. května 2015 o stanovení společných metod hodnocení hluku podle směrnice Evropského parlamentu a Rady 2002/49/ES. Toto bylo při pořizování ÚP Bavyry a jeho vyhodnocení SEA zcela pominuto.</p> <p>Pořizovatel uvedl: „Do tabulky bude doplněn sloupec veřejné zdraví“. K tomuto doplnění SEA však nedošlo. Vyhodnocení SEA zůstalo od zveřejnění z roku 2020 identické – má v obou případech datování „2020“ a má identický počet stran (54).</p> <p>95. Také kumulativní a synergické vlivy pro návrh územního plánu Bavyry nejsou v SEA řádně zpracovány. Kumulativním vlivem přitom bude např. zátěž území z dálnice D52, zátěž z doprovodné komunikace II/395 a zátěž z vnitro-areálové dopravy v obci Bavyry, atd.</p> <p>Vypořádání z fáze společného jednání nesprávně označuje výše formulovanou připomínku jako neopodstatněnou. Pořizovatel uvedl „Kumulativní a synergické vlivy budou doplněny v hodnocení SEA.“ K doplnění však nedošlo. Vyhodnocení SEA zůstalo od zveřejnění z roku 2020 identické – má v obou případech datování „2020“ a má identický počet stran (54).</p>	<p>Ad. 9.P.89) a 90) Přípomínce se nevyhovuje. Odůvodnění viz SEA stanovisko JmK, cituji: „Kapitola 3.2.3. (na str. 21 a 23 vyhodnocení) o stávajícím stavu vod v území je naprosto dostačující. Uvedená kapitola popisuje stávající stav v území, nemá za cíl hodnotit navržené plochy. Zmínka k odvodnění dálnice je nad podrobnost územního plánování, konkrétní technické řešení dopravních staveb a jejich doprovodné infrastruktury v rámci pořizování územního plánu je nad rámec podrobnosti řešení územním plánem, proto může být řešeno až v navazujících řízeních.“.</p> <p>Ad. 9.P.91) a 92) Přípomínce bylo vyhověno. VVURÚ bylo doplněno. Podrobnější hodnocení dopravních staveb a jejich doprovodné infrastruktury v rámci pořizování územního plánu je nad rámec podrobnosti řešení územním plánem, proto může být řešeno až v navazujících řízeních. Další odůvodnění viz SEA stanovisko JmK.</p> <p>Ad. 9.P.93) Přípomínce se nevyhovuje. Předmětem projednání nebyla „Zpráva o uplatňování ÚP Bavyry“, ale Územní plán Bavyry. Ten je pořízen v souladu s ustanovením §§ 43 a následujících SZ. Podkladem pro jeho zpracování bylo schválené zadání územního plánu, nikoliv „Zpráva o uplatňování ÚP Bavyry“.</p> <p>Ad. 9.P.94) Přípomínce se vyhovuje. Odůvodnění viz SEA stanovisko JmK, cituji: „Vyhodnocení SEA k návrhu ÚP Bavyry bylo</p>
--	--	--



	<p>96. Na str. 37 - 38 dokumentu VVÚRÚ je v SEA uvedeno, že koridory dopravní infrastruktury budou mít významný negativní vliv na krajinný ráz. „Významný negativní vliv“ (hodnocení -2) je nepochybně důvodem k odmítnutí D52 stejně tak jak při pro hodnocení -2 byla vyloučena řada dílčích změn a návrh ÚP Bavory byl zúžen na pouze část A. Nelze měřit dvojím metrem. Buďto budou připuštěny všechny dílčí změny nebo musí být z varianty A vypuštěna i dálnice D52.</p> <p>Vypořádání z fáze společného jednání nesprávně označuje výše formulovanou připomínku jako neopodstatněnou. Pořizovatel připomínku věcně nevypořádal.</p> <p>Lze dodat, že pořizovatel uvedl: „U významných negativních vlivů jsou navržena kompenzační opatření a budou doplněna v upraveném hodnocení.“ K žádnému doplnění hodnocení SEA však nedošlo. Vyhodnocení SEA zůstalo od zveřejnění z roku 2020 identické – má v obou případech datování „2020“ a má identický počet stran (54).</p> <p>97. Na str. 37 VVÚRÚ je koridor D52 pro celkem pro pět kritérií hodnocen negativním stupněm „-2“. Takto závažně ohrožující záměr nemohl být v SEA doporučen, ale měl být navržen k vypuštění. Protože se tak nestalo, tak je nutno přepracovat celý závěr hodnocení SEA. Dokument SEA není k tomu, aby se v jeh těle pouze dokumentoval tak významně negativně působící záměr, ale pak aby se SEA stala jen kusem papíru. Toto je zcela v rozporu se smyslem zákona č. 100/2001 Sb. a toto nemůže být tolerováno.</p> <p>Vypořádání z fáze společného jednání nesprávně označuje výše formulovanou připomínku jako neopodstatněnou. Pořizovatel připomínku věcně nevypořádal – odkaz na vypořádání připomínky 96 je nepřiléhavý.</p> <p>98. Navíc k takto významně negativním hodnocení nejsou navržena žádná prokazatelně účinná kompenzační opatření.</p> <p>Vypořádání z fáze společného jednání nesprávně označuje výše formulovanou připomínku jako neopodstatněnou. Pořizovatel připomínku věcně nevypořádal – odkaz na vypořádání připomínky 96 je nepřiléhavý.</p> <p>99. Na str. 43 dokumentu VVÚRÚ je v SEA uvedeno, že „Vlivem liniových dopravních staveb může dojít k ovlivnění především odtokových poměrů, rovněž provozem mohou být negativně ovlivněny podzemí vody, bude třeba navrhnout v další fázi taková opatření, aby došlo k minimálnímu ovlivnění vodohospodářských poměrů. Bude třeba rovněž dořešit technicky střet s investicemi do půdy (meliorační odvodnění), které koridor kříží ve větším rozsahu - plocha CPZ – D1. Dochází k velkému záboru ZPF stejnému pro obě varianty, a to 9,4697 ha, z toho 7,9397 ha ve tř. ochrany IT, 1,4913 ha ve tř. ochrany TV. a 0,0387 ha ve tř. ochrany TV.“. Toto hodnocení poukazuje na závažné problémy, ale hodnocení je naprosto nedostatečné – viz např. body výše o odkanalizování dálnice D52 a nutných územně plánovacích opatřeních.</p> <p>Vypořádání z fáze společného jednání nesprávně označuje výše formulovanou připomínku jako neopodstatněnou. Tvrzení pořizovatele „Hodnocení koncepce nepracuje s projektovou dokumentací a konkrétní řešení“ není věcným vypořádáním připomínky.</p>	<p>o vyhodnocení vlivů na veřejné zdraví doplněno.“</p> <p>Ad. 9.P.95) Připomínce se vyhovuje.</p> <p>Odůvodnění viz SEA stanovisko JmK, cituji: „Vyhodnocení SEA k návrhu ÚP Bavory bylo o vyhodnocení synergických a kumulativních vlivů doplněno. Orgán posuzování vlivů na životní prostředí konstatuje, že vyhodnocení synergických a kumulativních vlivů je zpracováno na str. 39, 40, 45, 57.“</p> <p>Ad. 9.P.96), 97), 98), 99) Připomínám se nevyhovuje.</p> <p>Odůvodnění viz SEA stanovisko JmK, z něhož vyjímáme: „...Uvedený koridor D52 je výsledkem desetiletí projednávání a zvažování trasování, a to jak z hlediska vlivu na životní prostředí, tak z hlediska účelnosti trasování. Výsledný koridor je nejlepším možným umístěním... V případě realizace jiných v minulosti zvažovaných variant by došlo k mnohem většímu negativnímu vlivu na životní prostředí, případně by nepomohla kompenzační opatření, nebo by trasa nebyla účelná a docházelo by k přetížení současné komunikace (jak se děje již v současnosti) bez kompenzačních opatření ve vztahu k ochraně přírody a bez možnosti vytvoření kvalitních protihlukových opatření ke zlepšení pohody obyvatel. Důležité je upozornit, že se nejedná o významný negativní vliv v celkovém souhrnu, ale o významný negativní vliv pouze na dílčí součásti ochrany přírody a veřejné zdraví, které lze ve většině zmírnit či zcela eliminovat dalšími opatřeními a</p>
--	---	--

	<p>100. Na str. 43 dokumentu VVÚRÚ je v SEA v kap. 6.9 s nadpisem „Vlivy změny územního plánu na životní prostředí - koridory dopravní infrastruktury“ není naprosto nic o zátěži obyvatelstva hlukem a znečištěným ovzduším od D52.</p> <p>Vypořádání z fáze společného jednání nesprávně označuje výše formulovanou připomínku jako neopodstatněnou. Celý rozsáhlý text, který pořizovatel uvedl jako vypořádání připomínky, je nepřiléhavý. Posouzení hlučnosti a znečištění ovzduší musí být provedeno v rámci pořizování ÚP, ostatně při pořizování ani provedeno nebylo. Jak je doloženo opakovaně výše Obě tato hodnocení musí vycházet z intenzit dopravy, a to členěných specifickým způsobem. K vyhodnocení SEA (a podrobněji k tomu níže musí) být použity jako vstupní údaje dopravní intenzity dopravy, a to v členění dle závazné evropské legislativy - viz platné znění Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2002/49/ES a Směrnice Komise (EU) ze dne 19. května 2015 o stanovení společných metod hodnocení hluku podle směrnice Evropského parlamentu a Rady 2002/49/ES. Toto bylo při pořizování ÚP Bavyry a jeho vyhodnocení SEA zcela pominuto.</p> <p>101. Na str. 43 - 44 dokumentu VVÚRÚ je v SEA v kap. 6.10 s nadpisem „Vlivy změny územního plánu na životní prostředí - koridory dopravní infrastruktury“ není naprosto nic konkrétního o zátěži obyvatelstva hlukem a znečištěným ovzduším od D52. Zásady uváděné na str. 44 jsou zcela obecné a reálně se tedy jedná o prostor vyplňující „makulaturu“ a ne o reálné hodnocení SEA.</p> <p>Vypořádání z fáze společného jednání nesprávně označuje výše formulovanou připomínku jako neopodstatněnou. Pořizovatel připomínku věcně nevypořádal – odkaz na vypořádání připomínky 101 je nepřiléhavý.</p> <p>102. Na str. 44 dokumentu VVÚRÚ je v SEA uvedeno, že „Při umístování nových zdrojů hluku musí být respektovány stávající i nově navrhované, resp. v územně plánovací dokumentaci vymezené, chráněné prostory definované platnými právními předpisy na úseku ochrany veřejného zdraví resp. ochrany zdraví před nepříznivými účinky hluku a vibrací.“. Toto je absurdní doporučení v situaci, že žádné hodnocení z hlediska hluku D52 nebylo provedeno. SEA je nutno přepracovat.</p> <p>Vypořádání z fáze společného jednání nesprávně označuje výše formulovanou připomínku jako neopodstatněnou. Pořizovatel připomínku věcně nevypořádal – odkaz na vypořádání připomínky 101 je nepřiléhavý.</p> <p>103. V dokumentu VVÚRÚ je v textu SEA i v hodnocení z hlediska vlivů na lokality systému NATURA 2000 je používána nesprávná terminologie, která je nejen v rozporu se zákonnými předpisy, ale také zjevně banalizuje hodnocení. V zákoně neexistuje termín „mírný vliv“, pouze termín „negativní vliv“ a ten je prvním stupněm při zjištění negativních vlivů a druhým stupněm významnosti je pak „významný negativní vliv“. Celé odůvodnění návrhu ÚP Bavyry a celé posouzení SEA i jeho část pro NATURA 2000 musí být opraveny a smí se používat pouze a výlučně terminologie daná právními předpisy.</p> <p>Vypořádání z fáze společného jednání nesprávně označuje výše formulovanou připomínku jako</p>	<p>doporučeními, která jsou součástí tohoto stanoviska, a další, které jsou nad rámec podrobnosti územního plánování, budou součástí projektové dokumentace....“.</p> <p>Ad 9.P.100), 101) a 102)</p> <p>Připomínám se nevyhovuje.</p> <p>Odůvodnění viz SEA stanovisko JmK, z něhož vyjímáme:</p> <p>„Vliv je popsán v rámci kapitoly „6.10. Vlivy koncepce na veřejné zdraví“. Koridor pro realizaci záměru D52 (v ZÚR JMK označen jako DS04 pro realizaci záměru „D52 Pohořelice – Mikulov – hranice ČR / Rakousko“) byl v rámci pořizování ZÚR JMK podroben vyhodnocení SEA, jehož součástí bylo vyhodnocení dopadů na obyvatelstvo a lidské zdraví....</p> <p>Potenciální vlivy záměru na hlukovou situaci byly posouzeny a formou podmínek či doporučení řešeny jak v rámci SEA vyhodnocení ZÚR JMK, tak v podrobnějším měřítku v rámci výše uvedené projektové EIA. V rámci stanoviska EIA je uložena podmínka: „V dalších fázích přípravy R52, po zaměření pozemků a určení přesného rozsahu stavby, zpracovat podrobnou hlukovou studii výstavby a provozu R52 a dalších komunikací, na kterých se v souvislosti s realizací R52 významně zvýší frekvence dopravy. Výsledkem této studie bude návrh konkrétních protihlukových opatření pro zajištění hlukových limitů dle aktuálně platné legislativy...“</p> <p>Ad 9.P.103) Připomínce se nevyhovuje.</p> <p>Odůvodnění: Metodika uvádí termíny – významný negativní vliv, mírně negativní</p>
--	--	---

	<p>neopodstatněnou. Přípomínka je nesprávně vypořádána. Terminologie „negativní vliv“ a „významný negativní vliv“ je jednoznačně dána zákonem č. 100/2001 Sb.</p> <p>104.Na str. 37 dokumentu VVÚRÚ je v SEA uvedeno, že koridor CPZ-D1, tedy dálnice D52, má pouze „mírně negativní vliv“ na lokality soustavy NATURA 2000. To je absurdní v situaci, která je doložena výše, že díky i jen nesprávnému vymezení koridoru pro D52 je dotčeno cca 15 ha lokality NATURA 2000. To nelze hodnotit jinak než významný negativní vliv. Vypořádání z fáze společného jednání nesprávně označuje výše formulovanou připomínku jako neopodstatněnou. Přípomínka je věcně nevypořádána. Pořizovatel zcela nepřezkoumatelně formuloval svoji reakci a ignoroval věcně doložené tvrzení v připomínkách, že „To je absurdní v situaci, která je doložena výše, že díky i jen nesprávnému vymezení koridoru pro D52 je dotčeno cca 15 ha lokality NATURA 2000“</p> <p>105.Na str. 47 dokumentu VVÚRÚ je v SEA je seznam návrhů opatření pro plochy bydlení, tedy pro obyvatelstvo. Je zcela absurdní, že zde není ani zmíněno žádné zmírňující nebo kompenzační opatření z hlediska hlučnosti a znečištění ovzduší díky negativním vlivům dálnice D52 – transevropského Baltsko-jadranského koridoru TEN-T. Tyto negativní vlivy mohou být, zejména vlivy na ovzduší, nekompenzovatelné. Vadou SEA však také je, že o tomto nebylo zde ani pojednáno. Vypořádání z fáze společného jednání nesprávně označuje výše formulovanou připomínku jako neopodstatněnou. Formulace o pořizovatele o „podmínkách limitů“ nedává věcný smysl. Tvrzení o povinnosti splnit limity je deklarativní, což je v rozporu s povinností posoudit konkrétní vlivy realizace koncepce – ÚP Bavory s vymezenou transevropskou komunikací D52.</p> <p>106.Na str. 48 - 49 dokumentu VVÚRÚ je v SEA je seznam návrhů opatření pro „Koridor dopravní infrastruktury“ a jako návrh opatření ze SEA je zde uvedeno „v dalších stupních projektové dokumentace vyřešit střety skladebných částí ÚSES - LBC 2 a LBC 3, biokoridoru JM04T/3 s navrhovanou komunikací a doprovodnými plochami tak, aby byla zachována migrační prostupnost krajiny (CPU-D2 - ekodukt),“. Toto je nepřijatelný postup, neboť vyřešení střetů částí ÚSES je povinností územního plánování. Vypořádání z fáze společného jednání nesprávně označuje výše formulovanou připomínku jako neopodstatněnou. Nelze než namítnout, že posuzování střetů jako „střetu skladebných částí ÚSES – LBC 2 a LBC 3, biokoridoru JM04T/3 s navrhovanou komunikací je předmětem územního plánu. Formulace pořizovatele, který si nad obsah připomínky doplnit termín „technické řešení“ je ukázkou pokusu pozměnit připomínku. Přípomínky je nutno vypořádávat tak, jak jsou formulovány.</p> <p>107.Na str. 48 - 49 dokumentu VVÚRÚ je v SEA uvedeno, že „v dalších stupních projektové dokumentace navrhnout takové řešení, aby byl vliv na krajinný ráz co nejméně významný“. Toto je nepřijatelný postup, neboť otázka „ovlivnění krajinného rázu“ je povinností územního plánování, které také např. musí stanovit podmínky pro následná územní řízení, tedy zde např. musí být stanovena taková opatření, aby nedocházelo k významnému negativnímu ovlivnění krajinného rázu, což např. musí obnášet podmínku zapuštění tělesa</p>	<p>vliv, nulový vliv atd. Viz Postup posuzování koncepcí a záměrů na evropsky významné lokality a ptačí oblasti, metodický pokyn MŽP.</p> <p>Ad. 9.P.104) Přípomínce se nevyhovuje. Vyhodnocení je zpracováno autorizovanou osobou, postup posuzování koncepcí a záměrů na evropsky významné lokality a ptačí oblasti je uveden v metodickém pokynu MŽP. Veškeré vlivy byl posouzeny dle metodických pokynů pro zpracování vyhodnocení vlivů na oblasti NATURA 2000. Autorizovaná osoba nemůže rozhodovat jinak než dle nastavených kritérií pro hodnocení.</p> <p>Ad. 9.P.105) Přípomínce se nevyhovuje. Odůvodnění viz SEA stanovisko JmK, cituji: „Uvedená připomínka je nelogická. Kompenzační opatření pro bydlení mají kompenzovat negativní vliv na životní prostředí vzniklý výstavbou rodinných či bytových domů. Proto opatření ke zmírnění vlivu D52 na zdraví obyvatel jsou řešena v podmínkách pro umístění koridoru dopravy, avšak s ohledem na míru podrobnosti územního plánování jsou uvedena pouze obecně, konkrétně budou veškerá opatření ke zmírnění hlukové zátěže řešena v rámci navazujících řízení.“</p> <p>Ad 9.P.106) a 107) Přípomínce se nevyhovuje. Odůvodnění viz SEA stanovisko JmK, cituji: „Jedná se konstatování ve vztahu ke koncepčním materiálům, ne o rozbor jednotlivostí. Konkrétní technické řešení křížení ÚSES s dopravními stavbami v rámci</p>
--	---	--

	<p>D52 pod úroveň terénu tak, aby projev existence D52 byl z hlediska krajinného rázu minimální. To znamená, že měla být stanovena podmínka pro niveletu D52 minimálně 5 m pod nejnižšími body rostlého terénu, aby i kamiony nebyly vidět a nebránily pohledům na oblast Pálavy. Toto je nutné do výroku ÚP Bavory doplnit.</p> <p>Vypořádání z fáze společného jednání nesprávně označuje výše formulovanou připomínku jako neopodstatněnou. Pořizovatel připomínku věcně nevypořádal – odkaz na vypořádání připomínky 101 je nepřiléhavý.</p> <p>108.Na str. 48 – 49 dokumentu VVÚRÚ je v SEA uvedeno, že „u ploch pro dopravu v co největší míře navrhnout opatření, která by eliminovala negativní ovlivnění odtokových poměrů a zachovala vsak povrchové vody do půdy“. Toto je nepřijatelný postup, neboť otázka ochrany podzemních vod musí být v ÚP Bavory dořešena. Není možné ponechat tuto otázku bez řádného posouzení v SEA. Jak je velmi dobře známo, tato otázka u rakouské dálnice A5 představovala zásadní problém, jak z hlediska kanalizace dálnice v její trase, tak v následných otázkách dopadů na vodoteče a podzemní vody. Toto vše zahrnuje územně plánovací opatření, která nemohou být zajištěna v jiném procesu než v územním plánování. V případě rakouské A5 bylo nutné vymezit plochy pro dvoj(troj)stupňové sedimentační nádrže napojené na vodoteče a vzhledem k tomu, že kondenzované splachy z tělesa dálnice při její moderní konstrukci a odkanalizování jsou vysoce agresivní, bylo dokonce nutné vymezit v území plochu pro vodní kanál délky cca 15 km, aby tyto vody po jejich vyčištění mohly být vypouštěny do vodoteče, kde je celoročně dostatečný průtok, neb nejbližší vodoteče k dálnici A5 tento garantovaný průtok neměly. Vzhledem k tomu, že z tohoto hlediska je situace na straně Mikulovska velmi podobná situace jako na straně Falkensteinska, je nutné ÚP Bavory dopracovat o všechna územně plánovací opatření pro D52. Nelze vymezit koridor pro D52 bez těchto územně plánovacích opatření. To není problematika, která by mohla být řešena v územních řízeních. Je pravdou, že v ČR je se splachem z dálnic menší zkušenost než v Rakousku, ale to neznamená, že toto je možné podceňovat. V Rakousku jsou dokumentovány i případy fatálního znečištění z dálnic, např. případ, kdy jak to bylo výstižně publikováno, v potoce byla voda slanější než v moři – a vedlo to k totálnímu vycheipání ryb v rybníce na předmětné vodoteči. Tato územně plánovací opatření pro D52 je nutné do výroku ÚP Bavory doplnit, řádně odůvodnit a s použitím principu předběžné opatrnosti dle § 13 zákona o ochraně přírody s rezervou naddimenzovat. Pokud by se ukázalo, že řešení otázky odkanalizování D52 narazí na problém nedostatečně vydatných místních vodotečí, bylo by nutné nadmístní řešení přenechat Aktualizaci ZÚR JMK. Nepochybně by řešení bylo složité, i kvůli kvalitě vod Mušovských jezer a nutnosti jejich ochrany vzhledem k lokalitám systému NATURA 2000, a to jak PO tak EVL.</p> <p>Vypořádání z fáze společného jednání nesprávně označuje výše formulovanou připomínku jako neopodstatněnou. Pořizovatel připomínku věcně nevypořádal – odkaz na vypořádání připomínky 101 je nepřiléhavý. Je také nejasné, co pořizovatel mínil formulací „Viz. EIA R52 Pohořelice – Mikulov – podrobnější k R52, část vyhodnocení Natura 2000“. Tato nekonkrétní formulace je nepřezkoumatelná.</p> <p>109.Na str. 49 dokumentu VVÚRÚ je v SEA uvedeno plnění cílů dle dokumentu Státní politika životního</p>	<p>pořizování změny územního plánu je nad rámec podrobnosti řešených územním plánem, proto může být řešeno až v navazujících řízeních. Opatření jsou řešena také v rámci posouzení EIA R52 Pohořelice – Mikulov. Opatření navrhaná podatelem jsou nad rámec zpracování podrobnosti územního plánování.“</p> <p>Ad 9.P.108) Připomínce se nevyhovuje. Odůvodnění viz SEA stanovisko JmK, cituji: „Jedná se o konstatování ve vztahu ke koncepčním materiálům, ne o rozbor jednotlivostí. Nelze srovnávat a odvolávat se na postupy pořizování územních plánů a umísťování staveb v jiných zemích a v jiné krajině. Odvodnění dálnice je však nad podrobnost územního plánování, viz výše.“</p>
--	--	---

	<p>prostředí, Je zde bod „1.1 Zajištění ochrany vod a zlepšování jejich stavu“, na který je zde reagováno, že „Územní plánu řeší ochranu vod i zlepšení jejího stavu přiměřeně vhodnými nástroji územního plánování“. Toto je zcela absurdní text pro SEA pro koncepci, kde je zahrnuta i dálnice D52. Ochrana pro splachové vody / odkanalizování dálnice byla zde zcela zanedbána. Cíl dle dokumentu Státní politika životního prostředí tedy není naplňován.</p> <p>Vypořádání z fáze společného jednání nesprávně označuje výše formulovanou připomínku jako neopodstatněnou. Zcela nekonkrétní formulace pořizovatele „Jedná se konstataci ve vztahu ke koncepčním materiálům, ne o rozbor jednotlivostí“ není vypořádáním konkrétně formulované připomínky.</p> <p>110.Na str. 49 dokumentu VVÚRÚ je v SEA uvedeno plnění cílů dle dokumentu Státní politika životního prostředí, Je zde bod „2.1 Snižování emisí skleníkových plynů a omezování negativních dopadů klimatické změny, na který je zde reagováno, že „Irrelevantní pro územní plánování“. Toto je zcela absurdní text pro SEA pro koncepci, kde je zahrnuta i dálnice D52, která je významným zdrojem emisí CO2. Cíl dle dokumentu Státní politika životního prostředí tedy není naplňován.</p> <p>Vypořádání z fáze společného jednání nesprávně označuje výše formulovanou připomínku jako neopodstatněnou. Zcela nekonkrétní formulace pořizovatele „Jedná se konstataci ve vztahu ke koncepčním materiálům, ne o rozbor jednotlivostí“ není vypořádáním konkrétně formulované připomínky.</p> <p>111.Na str. 49 dokumentu VVÚRÚ je v SEA uvedeno plnění cílů dle dokumentu Státní politika životního prostředí, Je zde bod „3.2 Zachování přírodních a kulturně-historických hodnot krajiny a jejich přirozených funkcí“, na který je zde reagováno, že „Hodnoty krajiny i její přirozené funkce budou narušeny. Jedná se především o možné negativní narušení krajinného rázu“. Toto je zcela absurdní text pro SEA pro koncepci, kde je zahrnuta i dálnice D52, která je v SEA označena hodnocením – 2, tj. významným negativním vlivem na krajinný ráz. Zde je nekonzistentně konstatováno jen „možné negativní narušení krajinného rázu“. Cíl dle dokumentu Státní politika životního prostředí tedy není naplňován.</p> <p>Vypořádání z fáze společného jednání nesprávně označuje výše formulovanou připomínku jako neopodstatněnou. Zcela nekonkrétní formulace pořizovatele „Jedná se konstataci ve vztahu ke koncepčním materiálům, ne o rozbor jednotlivostí“ není vypořádáním konkrétně formulované připomínky.</p> <p>112.Na str. 52 dokumentu VVÚRÚ je v SEA uvedeno pro Okruh 6: Doprava, že „cílem je minimalizace negativních dopadů staveb, provozování a rozvoje dopravních cest se zájmy ochrany přírody a krajiny.“ A že „Návrh koordinuje záměry koncepce rozvoje dopravy v Jihomoravském kraji se zájmy ochrany přírody a krajiny v řešeném území“ a specificky je poukázáno na to, že „Návrh územního plánu zpřesňuje koridor pro dálnici D52, DS04 - D52 - Pohořelice - Mikulov - hranice ČR/ Rakousko (koridor plochy dopravy) označený v územním plánu CPZ-DI. Návrh ÚP Bavyry vedle toho vymezuje další koridory CPU-DI, CPU-D2, CPU-D3.“. Toto je zcela absurdní text v SEA v kontextu výše doloženého významného negativního vlivu dálnice D52 na krajinný ráz a na celistvost lokality systému NATURA 2000 (tedy také významný negativní vliv) a bez řádného posouzení vlivu na hlučnost, znečištění ovzduší a veřejné zdraví (kde všude</p>	<p>Ad 9.P.109) Připomínce se nevyhovuje. Odůvodnění viz SEA stanovisko JmK, cituji: „Jedná se konstatování ve vztahu ke koncepčním materiálům, ne o rozbor jednotlivostí. Nelze srovnávat a odvolávat se na postupy pořizování územních plánů a umísťování staveb v jiných zemích a v jiné krajině. Odvodnění dálnice je však nad podrobnost územního plánování, viz výše.“</p> <p>„Cíl „Státní politiky životního prostředí, bod, 1.1 Zajištění ochrany vod a zlepšování jejich stavu“, je naplňován i návrhem územního plánu na vybudování oddílné splaškové kanalizace napojené na čistírnu odpadních vod, která v současnosti v obci chybí.“</p> <p>Ad 9.P.110) Připomínce se nevyhovuje. Odůvodnění viz SEA stanovisko JmK, cituji: „Jedná se konstatování ve vztahu ke koncepčním materiálům, ne o rozbor jednotlivostí. Organ posuzování vlivů na životní prostředí konstatuje, že realizací D52 dojde ke zvýšení plynulosti provozu, a tím ke snížení emisí. Cíl dle dokumentu Státní politika životního prostředí tedy je naplňován.“</p> <p>Ad 9.P.111) a 112) Připomínce se nevyhovuje. Odůvodnění viz SEA stanovisko JmK, cituji: „Jedná se konstatování ve vztahu ke koncepčním materiálům, ne o rozbor jednotlivostí. Je úkolem konkrétního technického řešení dopravní stavby a kompenzačních opatření (výsadba izolační zeleně apod.), aby byl krajinný ráz co nejméně narušen, k tomu vedou i hodnocení SEA a hodnocení EIA R52 Pohořelice –</p>
--	---	---

	<p>má D52 negativní a možná i významný negativní vliv). SEA je nutné přepracovat jako celek. Vypořádání z fáze společného jednání nesprávně označuje výše formulovanou připomínku jako neopodstatněnou. Zcela nekonkrétní formulace pořizovatele „Jedná se konstataci ve vztahu ke koncepčním materiálům, ne o rozbor jednotlivostí“ není vypořádáním konkrétně formulované připomínky.</p> <p>113. Zcela absurdní je i text SEA na str. 53 dokumentu VVÚRÚ, kde je uvedeno, že „K vyhodnocení naplňování územního plánu na složky životního prostředí je navržen systém monitoringu, pomocí kterého bude v pravidelných intervalech vyhodnocována realizace územního plánu.“. Monitoring není možno provádět smysluplně, pokud není znám výchozí stav, a ten jak pro hluchost, tak pro znečištění ovzduší nebyl v SEA řádně popsán. Vypořádání z fáze společného jednání nesprávně označuje výše formulovanou připomínku jako neopodstatněnou. Tvrzení pořizovatele „Monitoring je určen pro různé organizace a orgány státní správy, které disponují s nezbytnými daty k monitoringu.“ je nepochopením zákona č. 100/2001 Sb. Monitoring musí být navržen v procesu SEA ke koncepci – zde návrhu ÚP Bavory - a zahrnut do výroku. Viz i rozsudek NSS č.j. 1 Ao 7/2011-521, kterým byly zrušeny ZÚR JMK z roku 2011 – viz např. body 72, 89, 94.</p> <p>114. Zcela absurdní je i text SEA na str. 53 dokumentu VVÚRÚ, kde je uvedeno, že „Zhotovitel posouzení SEA doporučuje využití indikátorů pro .... Výskyt oblastí se zhoršenou kvalitou ovzduší, překračování imisních limitů“. Jistě takový monitoring pro budoucnost dává smysl, nicméně tento monitoring není ve výroku opatření obecné povahy respektován a navíc je absurdní, že vyhodnocení těchto indikátorů nebylo provedeno v již v SEA pro stávající a predikovaný stav. Monitoring je nutno doplnit do výroku a celá SEA se musí přepracovat, aby byly doplněny scházející části posouzení. Vypořádání z fáze společného jednání nesprávně označuje výše formulovanou připomínku jako neopodstatněnou. Doslova absurdním je tvrzení pořizovatele, který jako vypořádání připomínky uvedl: „Je absurdní požadovat po hodnocení koncepce vyhodnocení indikátorů, když data spravují různé organizace a orgány a ne zhotovitel SEA.“ Je naopak povinností posuzovatele SEA z těchto dat vycházet a příslušné státní organizace a orgány jsou data povinny poskytnout.</p> <p>115. Zcela absurdní je i text SEA na str. 53 dokumentu VVÚRÚ, kde je nekonkrétně uvedeno, že „Zhotovitel posouzení SEA doporučuje využití indikátorů pro .... Míra znečištění povrchových a podzemních vod“. Jistě takový monitoring pro budoucnost dává smysl, zejména pro sledování správné funkce odkanalizování D52, nicméně není tento monitoring ve výroku opatření obecné povahy respektován. Monitoring je nutno doplnit do výroku a celá SEA se musí přepracovat. Vypořádání z fáze společného jednání nesprávně označuje výše formulovanou připomínku jako neopodstatněnou. Doslova absurdním je tvrzení pořizovatele, který jako vypořádání připomínky uvedl: „Je absurdní požadovat po hodnocení koncepce vyhodnocení indikátorů, když data spravují různé organizace a orgány a ne zhotovitel SEA.“ Je naopak povinností posuzovatele SEA z těchto dat vycházet a příslušné státní organizace a orgány jsou data povinny poskytnout.</p>	<p>Mikulov, bude řešeno až v navazujících řízeních.“</p> <p>Ad 9.P.113), 114), 115) a 116) Připomínce se nevyhovuje. Odůvodnění viz SEA stanovisko JmK, cituji: „Monitoring neprovádí sama obec ani pořizovatel, ale data pro navržené monitorovací ukazatele jsou přebírány od institucí jako např.: Český hydrometeorologický ústav, Český statistický úřad, Ministerstvo životního prostředí ČR, CENIA, Výzkumný ústav vodohospodářský – Hydroekologický informační systém, Český úřad zeměměřičský a katastrální, Český statistický úřad a Krajská hygienická stanice Jihomoravského kraje. Ad. 111), 112), 113) Jedná se o návrh monitoringu ke sledování jevů odpovídající koncepci, resp. ÚPD. Podrobnější monitoring je součástí EIA pro konkrétní záměr.“</p> <p>Ad 9.P.117 Připomínce se nevyhovuje. Odůvodnění viz SEA stanovisko JmK, cituji: „Opatření ke snížení negativních vlivů pro dopravní koridory jsou navrhována na str. 49 vyhodnocení. Napadené vyjádření pouze vyjadřuje skutečnost, že v rámci řízení EIA mohou být navržena další zmírňující opatření, která nemohou být navržena v rámci pořizování územního plánu, neboť by byla nad rámec podrobnosti územního plánování. Proces EIA již pracuje s podrobnějšími informacemi a podklady, proto mohou být i kompenzační a zmírňující opatření konkrétnější. Toto platí obecně pro všechny koncepce, pro které se využívá proces SEA, i</p>
--	--	---

	<p>116. Zcela absurdní je i text SEA na str. 53 dokumentu VVÚRÚ, kde je uvedeno, že „Zhotovitel posouzení SEA doporučuje využití indikátorů pro .... Podíl území s překročenými mezními hodnotami (případně počet osob zasažených překročenými mezními hodnotami) hlukové expozice“. Jistě takový monitoring pro budoucnost dává smysl, nicméně tento monitoring není ve výroku opatření obecné povahy respektován a navíc je absurdní, že vyhodnocení těchto indikátorů nebylo provedeno v již v SEA pro stávající a predikovaný stav. Monitoring je nutno doplnit do výroku a celá SEA se musí přepracovat, aby byly doplněny scházející části posouzení.</p> <p>Vypořádání z fáze společného jednání nesprávně označuje výše formulovanou připomínku jako neopodstatněnou. Doslova absurdním je tvrzení pořizovatele, který jako vypořádání připomínky uvedl: „Je absurdní požadovat po hodnocení koncepce vyhodnocení indikátorů, když data spravují různé organizace a orgány a ne zhotovitel SEA.“ Je naopak povinností posuzovatele SEA z těchto dat vycházet a příslušné státní organizace a orgány jsou data povinny poskytnout.</p> <p>117. Na str. 53 dokumentu VVÚRÚ je v SEA spekulováno o vazbě na proces EIA. To je nepřipustné. Návrh požadavků na rozhodování ve vymezených plochách a koridorech z hlediska minimalizace negativních vlivů na životní prostředí a specificky koridorech dopravní infrastruktury musí být navrženo v SEA a zahrnuto do výroku v opatření obecné povahy. To je nutné doplnit a SEA je nutné jako celek přepracovat.</p> <p>Vypořádání z fáze společného jednání nesprávně označuje výše formulovanou připomínku jako neopodstatněnou. Připomínku pořizovatel věcně nevypovádal.</p> <p>118. Na str. 54 dokumentu VVÚRÚ je v SEA v kapitole 12 tvrzeno, že „Cílem SEA hodnocení je identifikovat kladné i záporné vlivy na životní prostředí a veřejné zdraví. V případě, že je identifikován negativní vliv a neexistuje alternativní řešení, musí být navržena“. Tento cíl nebyl naplněn a žádná zmírňující a kompenzační opatření „zmírňující a kompenzační opatření“ nebyla pro zahrnutí dálnice D52 navržena. To musí být napraveno a celá SEA musí být přepracována.</p> <p>Vypořádání z fáze společného jednání nesprávně označuje výše formulovanou připomínku jako neopodstatněnou. Pořizovatel uvedl, že „Zmírňující a kompenzační opatření budou doplněny v upravě hodnocení SEA.“ K žádnému doplnění hodnocení SEA však nedošlo. Vyhodnocení SEA zůstalo od zveřejnění z roku 2020 identické – má v obou případech datování „2020“ a má identický počet stran (54).</p> <p>119. Na str. 54 dokumentu VVÚRÚ je v SEA v kapitole 12 tvrzeno, že „Zdraví obyvatelstva je obecně posuzováno vzhledem k nejvyšší přípustným limitům (znečištění ovzduší, hluku) a riziku poškození veřejného zdraví krátkodobým či dlouhodobým působením určitého faktoru na člověka“. Toto nebylo pro zahrnutí dálnice D52 provedeno. To musí být napraveno a celá SEA musí být přepracována.</p> <p>Vypořádání z fáze společného jednání nesprávně označuje výše formulovanou připomínku jako neopodstatněnou. Tvrzení pořizovatele, že „Veřejné zdraví obyvatel je sledováno především ve vztahu k hygienickým limitům, které musí být dodrženy“ není vypořádáním podané připomínky.</p>	<p>pro záměry, pro které se využívá proces EIA. Uvedená připomínka je při znalosti postupů podle zákona č. 100/2001 Sb. nelogická.“</p> <p>Ad 9.P.118 Připomínce se nevyhovuje. Odůvodnění viz SEA stanovisko JmK, cituji: „V rámci řešení umístění dopravního koridoru R52 bylo posouzeno několik variant trasy. Uvedený koridor D52 je výsledkem desetiletí projednávání a zvažování trasování, a to jak z hlediska vlivu na životní prostředí, tak z hlediska účelnosti trasování, viz výše. Výsledný koridor je nejlepším možným umístěním. V případě realizace jiných v minulosti zvažovaných variant by došlo k mnohem většímu negativnímu vlivu na životní prostředí, nebo by trasa nebyla účelná a docházelo by k přetížení současné komunikace. Vymezení koridoru dopravní infrastruktury vychází z nadřazené územně plánovací dokumentace.“</p> <p>Ad 9.P.119), 120) a 121) Připomínce se nevyhovuje. Odůvodnění viz SEA stanovisko JmK, cituji: „Vyhodnocení vlivů na veřejné zdraví pro územní plán je uvedeno v kapitole 6.10. Vlivy koncepce na veřejné zdraví a jsou doplněny i v tabulce na str. 33, 34, 39 a 40.“</p>
--	---	--

	<p>120. Na str. 55 dokumentu VVÚRÚ je v SEA v kapitole 12 tvrzeno, že „Hodnocení vlivu na životní prostředí bylo provedeno separátně dle složek životního prostředí (zdraví obyvatel, voda, půda, příroda a krajina, biota). Intenzita nalezeného vlivu byla hodnocena ve stupnici jako: významný vliv, mírný vliv až zanedbatelný vliv.“. Toto hodnocení nebylo pro zahrnutí dálnice D52 provedeno a pokud je někde uváděno hodnocení na stupnici – 2 ... 0 +2, pak je to hodnocení věcně nedoložené, což je naprosto nepřipustné. To musí být napraveno a celá SEA musí být přepracována.</p> <p>Vypořádání z fáze společného jednání nesprávně označuje výše formulovanou připomínku jako neopodstatněnou. Tvrzení pořizovatele, že „Hodnocení bylo provedeno i na koridor D52, bude doplněno o veřejné zdraví.“ nemá reálný základ. Toto posouzení nebylo provedeno, protože nebylo provedeno posouzení hlučnosti a znečištění ovzduší. Posouzení hlučnosti a znečištění ovzduší musí být provedeno v rámci pořizování ÚP, ostatně při pořizování ani provedeno nebylo. Jak je doloženo opakovaně výše Obě tato hodnocení musí vycházet z intenzit dopravy, a to členěných specifickým způsobem. K vyhodnocení SEA (a podrobněji k tomu níže musí) být použity jako vstupní údaje dopravní intenzity dopravy, a to v členění dle závazné evropské legislativy - viz platné znění Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2002/49/ES a Směrnice Komise (EU) ze dne 19. května 2015 o stanovení společných metod hodnocení hluku podle směrnice Evropského parlamentu a Rady 2002/49/ES. Toto bylo při pořizování ÚP Bavyry a jeho vyhodnocení SEA zcela pominuto.</p> <p>Lze také zdůraznit, že pořizovatelem avizované doplnění posouzení nebylo v SEA doplněno. K žádnému doplnění hodnocení SEA však nedošlo. Vyhodnocení SEA zůstalo od zveřejnění z roku 2020 identické – má v obou případech datování „2020“ a má identický počet stran (54).</p> <p>121. Na str. 55 dokumentu VVÚRÚ je v SEA v kapitole 12 tvrzeno, že „Vliv na veřejné zdraví bylo rámcově posuzováno s ohledem na imisní a hlukové zatížení.“. Toto hodnocení nebylo pro zahrnutí dálnice D52 provedeno a pokud je někde uváděno hodnocení na stupnici – 2 ... 0 +2, pak je to hodnocení věcně nedoložené, což je naprosto nepřipustné. To musí být napraveno a celá SEA musí být přepracována.</p> <p>Vypořádání z fáze společného jednání nesprávně označuje výše formulovanou připomínku jako neopodstatněnou. Pořizovatel připomínku věcně nevypořádal – odkaz na vypořádání připomínky 120 je nepřiléhavý.</p> <p>122. Za situace, kdy je dokumentováno mimořádné množství pochybení v hodnocení SEA a hodnocení z hlediska NATURA 2000, není možno navázat na kapitolu „Závěr včetně závěrečného stanoviska“ a celá SEA musí být přepracována, jakož i hodnocení NATURA 2000.</p> <p>Vypořádání z fáze společného jednání nesprávně označuje výše formulovanou připomínku jako neopodstatněnou. Připomínky doložily velké množství pochybení. Speklativním je tedy závěr pořizovatele, když tvrdí, že „V případě množství pochybení se jedná jen o spekulace“. Tvrzení pořizovatele, že „hodnocení SEA bude doplněno na základě požadavků dotčených orgánů a připomínek“ je v rozporu s realitou. K žádnému doplnění hodnocení SEA však nedošlo. Vyhodnocení SEA zůstalo od zveřejnění z roku</p>	<p>Ad 9.P.122) Připomínce se nevyhovuje. Odůvodnění viz SEA stanovisko JmK, cituji: „Na základě výše uvedených vyjádření k připomínkám orgán posuzování vlivů na životní prostředí konstatuje, že hodnocení SEA a NATURA 2000 neobsahují žádná závazná pochybení.“</p> <p>Ad 9.P.123) Připomínce se nevyhovuje.</p>
--	---	---



	<p>2020 identické – má v obou případech datování „2020“ a má identický počet stran (54).</p> <p>123.Nelze souhlasit s „doporučovacím“ stanoviskem SEA, a to ani pro variantu A, když i z hlediska NATURA 2000 nebylo hodnocení řádně provedeno a místo smysluplného závěru a návrhu zmírňujících a kompenzačních opatření je do závěrečné kap. 13 na straně 60 dokumentu VVÚRÚ je v SEA vložen text, který nenaplnuje požadavky na jednoznačné a srozumitelné hodnocení NATURA 2000 a je zde uvedeno k D52: „V případě návrhových koridorů souvisejících s dálnicí D52 se jedná o podobné, problematicky zmírnitelné negativní vlivy, tj. zábor a likvidace biotopů předmětů ochrany a další nárůst jejich rušení, ovšem ve větším měřítku a na méně významných lokalitách. I zde je jednoznačně nutné provést likvidaci stávajících dřevinných porostů mimo jarní období hnízdění ptáků, tj. minimálně mimo březen-červen, ideálně zcela mimo vegetační období. Navíc zde přistupuje významné riziko zvýšení střetů ptačích druhů s dopravními prostředky během výstavby a zejména provozu dálnice. Součástí realizačního projektu stavby v celém rozsahu (i mimo řešené území) by měly být opatření k předcházení a minimalizaci úhynů v důsledku kolizí. Možnosti takovýchto opatření je nutné zpracovat ve spolupráci s ornitology zabývajícími se touto problematice (ČSO, AOPK).“ Vypořádání z fáze společného jednání nesprávně označuje výše formulovanou připomínku jako neopodstatněnou. Připomínka nebyla věcně vypořádána.</p> <p>124.Nelze souhlasit s „doporučovacím“ stanoviskem SEA na str. na straně 55 dokumentu VVÚRÚ, kde je „Z hlediska komplexního zhodnocení návrhu územního plánu Bavyry vzhledem k současnému a výhledovému stavu jednotlivých složek životního prostředí a s přihlédnutím ke všem souvisejícím skutečnostem, lze konstatovat, že návrh územního plánu Bavyry ve variantě A je akceptovatelný při uskutečnění následujících opatření: ...“. To je úplně absurdní závěr. Cílem hodnocení SEA a závěrem má být návrh souhlasného nebo nesouhlasného stanoviska doloženého, že koncepce po realizaci nepřekročí zákonem dané limity zatížení území a obyvatelstva, atd. Nic takového se nestalo a celé posuzování SEA bylo zcela zmařeno. Vypořádání z fáze společného jednání nesprávně označuje výše formulovanou připomínku jako neopodstatněnou. Připomínka nebyla věcně vypořádána.</p> <p>125.Je nepravdivým tvrzení na str. 57 dokumentu VVÚRÚ, kde se pro hodnocení z hlediska NATURA tvrdí, že „Hodnocená koncepce ve variantě A nemá významný negativní vliv na celistvost a předměty ochrany PO Pálava“. Lze např. odkázat na výše doložené narušení celistvosti PO Pálava díky chybně vymezenému koridoru D52 a doprovodné komunikace II/395, v možném rozsahu cca 15 ha. Vypořádání z fáze společného jednání nesprávně označuje výše formulovanou připomínku jako neopodstatněnou. Připomínka nebyla věcně vypořádána. Pořizovatel připomínku věcně nevypořádal – odkaz na vypořádání připomínky 104 je nepřiléhavý.</p> <p>126.Nelze souhlasit se závěrem a návrhem zmírňujících a kompenzačních opatření ze strany 60 - 61 dokumentu VVÚRÚ, kde je v hodnocení NATURA 2000 je vložen text, který nenaplnuje požadavky na jednoznačné a</p>	<p>Odůvodnění viz SEA stanovisko JmK, cituji: „Tvrzení, že z hlediska NATURA 2000 nebylo hodnocení řádně provedeno, se nezakládá na pravdě, protože pro návrh ÚP Bavyry bylo vypracováno samostatné vyhodnocení vlivů změny ÚP na soustavu NATURA 2000 autorizovanou osobou. Vyhodnocení SEA obsahuje závěry z velmi kvalitně a podrobně zpracovaného vyhodnocení vlivů ÚP na soustavu NATURA 2000.“</p> <p>Ad 9.P.124) Připomínce se nevyhovuje. Odůvodnění viz SEA stanovisko JmK, cituji: „Závěr uvádí, že koncepce ÚP Bavyry je akceptovatelná ve variantě A a stanovuje opatření ke snížení negativních vlivů koncepce na životní prostředí a veřejné zdraví.“</p> <p>Ad 9.P.125), 126), 127), 128), 129), 130), 131), 132), 133), 134), 135) a 136) Připomínce se nevyhovuje. Odůvodnění viz SEA stanovisko JmK, cituji: „Vyhodnocení je zpracováno autorizovanou</p>
--	--	---

	<p>srozumitelné hodnocení NATURA 2000 a je zde uvedeno k D52: „V případě návrhových koridorů souvisejících s dálnicí D52 se jedná o podobné, problematicky zmírnitelné negativní vlivy, tj. zábor a likvidace biotopů předmětů ochrany a další nárůst jejich rušení, ovšem ve větším měřítku a na méně významných lokalitách. I zde je jednoznačně nutné provést likvidaci stávajících dřevinných porostů mimo jarní období hnízdění ptáků, tj. minimálně mimo březem-červen, ideálně zcela mimo vegetační období. Navíc zde přistupuje významné riziko zvýšení střetů ptačích druhů s dopravními prostředky během výstavby a zejména provozu dálnice. Součástí realizačního projektu stavby v celém rozsahu (i mimo řešené území) by měly být opatření k předcházení a minimalizaci úhynů v důsledku kolizí. Možnosti takovýchto opatření je nutné zpracovat ve spolupráci s ornitology zabývajícími se touto problematice (ČSO, AOPK).“</p> <p>Vypořádání z fáze společného jednání nesprávně označuje výše formulovanou připomínku jako neopodstatněnou. Připomínka nebyla věcně vypořádána. Pořizovatel připomínku věcně nevypořádal – odkaz na vypořádání připomínky 104 je nepřiléhavý.</p> <p>127. Je možné v podstatě souhlasit s obecným textem ze strany 70 dokumentu VVÚRÚ, kde je v hodnocení NATURA 2000 uvedeno „Vlivy koncepce ÚP Bavory na dotčenou PO spočívají v kladném či záporném působení návrhových ploch a koridorů, příp. jiných dílčích součástí ÚPD na její předměty ochrany a celistvost. Vyhodnocení bylo prováděno ve smyslu, jak daná plocha s rozdílným způsobem využití může ovlivňovat předměty ochrany a celistvost PO. Možné vlivy jsou odvozovány od realizací budoucích záměrů v prostoru návrhových ploch s rozdílným způsobem využití. Jedná se tedy o vyhodnocení potenciálních vlivů, které vyplývají z navrhovaného způsobu využití ploch. Předpokládané přímé vlivy mohou působit prostřednictvím změn složek životního prostředí v souvislosti s využíváním ploch (ovzduší, půda, voda, hluk, biota, krajinná struktura atd.). Rozlišení přímých a nepřímých vlivů nemusí být vždy jednoznačné. Důležitější z hlediska hodnocení je, zda k ovlivnění může dojít a jak bude významné“. Tento přístup k hodnocení však nebyl dodržen a zejména hodnocení D52 na lokality soustavy NATURA 2000 není takto provedeno. Koridor transevropské dálnice D52, transevropského Baltsko-jadranského koridoru TEN-T, kdy vozidla kamionové dopravy pojedou v jednotkách metrů od hranice lokality PO Pálava, a to v délce cca 2700 jen v rámci správního území obce Bavory, je samo o sobě významným negativním vlivem a narušením celistvosti PO Pálava.</p> <p>Vypořádání z fáze společného jednání nesprávně označuje výše formulovanou připomínku jako neopodstatněnou. Připomínka nebyla věcně vypořádána. Pořizovatel připomínku věcně nevypořádal – odkaz na vypořádání připomínky 104 je nepřiléhavý.</p> <p>128. Na str. 70 dokumentu VVÚRÚ je v hodnocení NATURA 2000 uvedeno „U konkrétních záměrů, u kterých existují pochybnosti o jejich možném ovlivnění lokalit soustavy Natura 2000, musí proběhnout podrobnější hodnocení v rámci procesu EIA. Týká se to především koridorů pro vedení dálnice D52 po hranici PO v trase silnice 1/52 (CPZ-D1, CPU-D1, D2, D3). a související technické infrastruktury (K-T01, K-T02). Výsledná míra negativního ovlivnění PO projektem rozporuplné dálnice bude nemálo záviset nejen na</p>	<p>osobou, uvedená konstatování nejsou ničím podložena, postup posuzování koncepcí a záměrů na evropsky významné lokality a ptačí oblasti je uveden v metodickém pokynu MŽP. Veškeré vlivy byly posouzeny dle metodických pokynů pro zpracování vyhodnocení vlivů na oblasti NATURA 2000. Autorizovaná osoba nemůže rozhodovat jinak než dle nastavených kritérií pro hodnocení. Posouzení světelného smogu je nad rámec podrobnosti zpracování a vyhodnocení vlivů koncepce na životní prostředí. Navrhované požadavky na protihluková opatření podmiňující stanovisko k variantě A budou mít zároveň zmírňující vliv na světelný smog, zářez komunikace do terénu, vybudování protihlukových stěn či výsadba izolační zeleně (navržené dle vhodnosti pro ten který terén v rámci projektové dokumentace) budou zároveň eliminovat případně minimalizovat vliv světelného smogu z komunikace na okolní přírodu i obyvatele. Po vybudování komunikace D52 včetně protihlukových opatření bude vliv světelného smogu na okolí komunikace menší, než je v současné době.“</p>
--	--	---

technickém řešení samotné stavby a úpravě okolních pozemků, ale i na způsobu výstavby a načasování jejích jednotlivých fází. Rovněž způsob a realizace opatření k eliminaci střetů s ptáky během provozu bude pro míru výsledného ovlivnění významné“. Toto dokládá, že posuzovatel z hlediska NATURA 2000 nepochopil, co je jeho úkolem, a to provedení řádného posouzení a ne odkazování tohoto posouzení někam do budoucna. Posouzení z hlediska NATURA 2000 se tedy musí přepracovat.

Vypořádání z fáze společného jednání nesprávně označuje výše formulovanou připomínku jako neopodstatněnou. Připomínka nebyla věcně vypořádána. Pořizovatel připomínku věcně nevypořádal – odkaz na vypořádání připomínky 104 je nepřiléhavý.

129. Je správné, že posuzování z hlediska NATURA 2000 na str. 73 dokumentu VVÚRÚ uvedlo: „Rizikovými faktory pro populace některých předmětů ochrany zůstává výstavba a následný provoz problematické dálnice D52 a nově i snahy o změnu výšky nadřazení Střední nádrže a její manipulační řád.“, zásadním problémem však je, že po této počáteční identifikaci problému nenásledovalo ani řádné hodnocení ani stanovení zmírňujících a kompenzačních opatření. Proto se posuzování z hlediska NATURA 2000 musí opakovat. Toto posouzení je zásadním způsobem vadné i proto, že toto posouzení musí být i kvantitativní. Toto jednoznačně v rozsudku, kterým byly zrušeny ZÚR JMK v roce 2012, uvedl NSS v bodě 80: „Nejvyšší správní soud ovšem musel dát navrhovatelům plně zapravdu v tom, že ZÚR neobsahují žádné hodnocení kumulativních a synergických vlivů. Odpůrce setrval pouze u definice možných lokalit jejich výskytu, ale jejich posouzením (zhodnocením dopadů a závažnosti po stránce kvantitativní a kvalitativní) se vůbec nezabýval“.

Dále pak NSS uvedl „Svědék RNDr. L. K. potvrdil, že došlo pouze k identifikaci možných kumulativních vlivů, přičemž za vyhodnocení těchto vlivů považoval zakreslení těchto vlivů do výkresu č. 6. Označil-li svědek tento způsob hodnocení za primitivní, soud konstatuje, že ani takové kvality nebylo v projednávaném případě dosaženo, neboť se fakticky o žádné hodnocení nejedná. .... Přístup zpracovatele VURÚ a odpůrce k této otázce lze bez nadsázky označit za formalistický, zcela ignorující smysl zákonné úpravy“

Vypořádání z fáze společného jednání nesprávně označuje výše formulovanou připomínku jako neopodstatněnou. Připomínka nebyla věcně vypořádána. Pořizovatel připomínku věcně nevypořádal – odkaz na vypořádání připomínky 104 je nepřiléhavý.

130. Nelze souhlasit s hodnocením z hlediska NATURA 2000 na str. 80 dokumentu VVÚRÚ, kde je v hodnocení NATURA 2000 pro „Koridory dopravní infrastruktury - silniční (CPZ-D1, CPU-D1, CPU-D2, CPU-D3)“ uvedeno „Jedná se o upravené a zvětšené návrhové koridory pro dálnici D52 trasované po hranici PO (původní byly vymezeny pro R52) a související technickou infrastrukturu, které zasahují i do potenciálně vhodných biotopů předmětů ochrany PO. Rovněž existuje možnost zvýšení rizika usmrcení v souvislosti s výstavbou i následným provozem problematické dopravní stavby. Na koncepční úrovni dílčího úseku záměru, který není v ÚPD nijak blíže specifikován, nelze jednoznačně předpokládat významně negativní ovlivnění místních populací předmětů ochrany PO. Adekvátní posouzení reálných vlivů záměru je však

možné komplexně vyhodnotit v celém rozsahu až na úrovni projektové dokumentace dopravní stavby v rámci procesu EIA.“. Je absurdním tvrzením hodnotitele, který zvažuje významný negativní vliv a uvede, že jej nemůže zde stanovit, že by potřeboval, aby hodnocení proběhlo až v celém rozsahu D52 (tedy od Mikulova po Pohofelice?). Přitom úsek minimálně 1600 m, kde lokalita PO Pálava hraničí po několika metrech od asfaltové plochy dálnice, se mu nezdá dost velký. Posuzovatel se zde zcela mylí, neboť tento úsek je dostatečné (až příliš) dlouhý, aby bylo možno vyslovit hodnocení. Je přitom nepochybné, jak je doloženo výše, že zde díky chybně vymezenému koridoru D52 a doprovodné komunikace II/395 dochází k narušení celistvosti PO Pálava v ploše cca 15 ha. Na jedné straně posuzovatel na str. strany 70 dokumentu VVÚRÚ v hodnocení NATURA 2000 podrobně uvádí, co je nutno vnímat jako narušení celistvosti lokality NATURA 2000: „Vlivy koncepce Zml ÚP Bavory na dotčenou PO spočívají v kladném či záporném působení návrhových ploch a koridorů, příp. jiných dílčích součástí ÚPD na její předměty ochrany a celistvost. Vyhodnocení bylo prováděno ve smyslu, jak daná plocha s rozdílným způsobem využití může ovlivňovat předměty ochrany a celistvost PO. Možné vlivy jsou odvozovány od realizací budoucích záměrů v prostoru návrhových ploch s rozdílným způsobem využití. Jedná se tedy o vyhodnocení potenciálních vlivů, které vyplývají z navrhovaného způsobu využití ploch. Předpokládané přímé vlivy mohou působit bezprostředně na předměty ochrany PO, případně na její celistvost, nepřímé vlivy pak na ně mohou působit prostřednictvím změn složek životního prostředí v souvislosti s využíváním ploch (ovzduší, půda, voda, hluk, biota, krajinná struktura atd.). Rozlišení přímých a nepřímých vlivů nemusí být vždy jednoznačné. Důležitější z hlediska hodnocení je, zda k ovlivnění může dojít a jak bude významné“, přitom a jiném místě není schopen vyslovit závěr o zvažovaném významném negativním vlivu. Tento vnitřní rozpor v hodnocení je zcela diskvalifikuje a činí nepoužitelným. Nelze proto ani souhlasit s hodnocením na str. 78 - 79, kde je uvedeno:

*Hodnocení vlivu koncepce „Územní plán Bavory“ na soustavu Natura 2000*

označení	kód a funkční využití návrhové plochy či plochy přestavby /název koridoru, příp. územní rezervy	varianta	výměra (ha)	lokace na území PO Pálava nebo u její hranice ( )	pěnice vlašská	strakapoud jižní	tuhýk obecný	celistvost PO Pálava
Z28	BV - bydlení venkovské	B	0,1349	PO	-1	-1	-1	-2
Z29	BV - bydlení venkovské	B	0,7480	PO	-1	-2	-1	-2

	Název koridoru							
CPZ-D1	Koridor dopravní infrastruktury – silniční	A+B	29,1110	PO	-1	-1	-1	-1
CPU-D1	Koridor dopravní infrastruktury – silniční	A+B	0,3195	PO	0	0	0	-1
CPU-D2	Koridor dopravní infrastruktury – silniční	A+B	0,4085	PO	-1	0	-1	-1
CPU-D3	Koridor dopravní infrastruktury – silniční	A+B	0,8625	PO	0	0	-1	-1

Nelze souhlasit s tím, kdy plochy i některé poměrně malé plochy bydlení jsou hodnoceny stupněm „-2“ (významný negativní vliv) a vlivy z dálnice D52 generující i znečištění ovzduší mající zásadní vliv na biotopy v PO Pálava a jistě i na ptactvo jsou hodnoceny stupněm -1 (nesprávně označovaným jako „mírný negativní vliv“). To je absurdní.

Vypořádání z fáze společného jednání nesprávně označuje výše formulovanou připomínku jako neopodstatněnou. Připomínka nebyla věcně vypořádána. Pořizovatel připomínku věcně nevypořádal – odkaz na vypořádání připomínky 104 je nepřiléhavý.

131. Lze souhlasit s metodickým textem o „vyhodnocování vlivů koncepce na celistvost lokality“ na str. 77, kde je uvedeno: „Celistvostí lokality rozumíme udržení její kvality z hlediska naplňování jejích ekologických funkcí ve vztahu k předmětu ochrany. Jde o schopnost ekosystémů nadále fungovat způsobem příznivým pro předměty ochrany z hlediska zachování, popř. zlepšení jejich stávajícího stavu. Z metodiky naturového hodnocení vyplývá, že je-li negativně ovlivněn předmět ochrany EVL či PO, je vždy negativně ovlivněna i jejich celistvost. Zároveň však platí, že celistvost EVL či PO může být negativně ovlivněna, ačkoliv nebyl jednoznačně vyhodnocen negativní vliv na některý z jejich předmětů ochrany. Obdobně to platí i pro vyhodnocení významnosti případného negativního vlivu. Z hlediska ovlivnění celistvosti lokalit soustavy Natura 2000 je bezesporu koncepcí potencionálně dotčena PO Pálava, na jejímž území se nachází naprostá většina návrhových ploch a koridorů. Jak již bylo výše uvedeno a zdůvodněno, některá nevhodná opatření koncepce ÚP Bavory by mohly negativně ovlivnit celistvost PO.“ Nelze ale souhlasit, jak tato metodika je aplikována na vliv dálnice D52. Tedy je zde jasná nekonzistence s hodnocením z str. 78:

*Hodnocení vlivu koncepce „Územní plán Bavory“ na soustavu Natura 2000*

Díleční součást koncepce	Komentář k vlivu na lokality soustavy Natura 2000	Hod.	
		A	B

I.D. KONCEPCE VEŘEJNÉ INFRASTRUKTURY (včetně podmínek pro její umístění, vymezení ploch a koridorů pro veřejnou infrastrukturu, včetně stanovení podmínek pro jejich využití)			
I.D.1. Doprava, plochy a koridory pro dopravní infrastrukturu	upravené a zvětšené koridory pro dálnici D52 (původní pro R52) a související technickou infrastrukturu zasahují i do potenciálně vhodných biotopů předmětů ochrany, rovněž zvýšení rizika usmrcení během výstavby a provozu; shodné v obou variantách	-1	-1
I.D.2. Technická infrastruktura, plochy a koridory pro technickou infrastrukturu	bez identifikovatelného vlivu	0	0

Vypořádání z fáze společného jednání nesprávně označuje výše formulovanou připomínku jako neopodstatněnou. Připomínka nebyla věcně vypořádána. Pořizovatel připomínku věcně nevypořádal – odkaz na vypořádání připomínky 104 je nepřiléhavý.

132. Na str. 84 dokumentu VVÚRÚ, tj. v hodnocení NATURA 2000 je uvedeno: „Z aktuálních, konkrétních záměrů je z hlediska očekávaných vlivů jednoznačně nejproblematičtější plánovaná výstavba dálnice D52, schvalovaná jako rychlostní komunikace R52. V rámci procesu EIA bylo k záměru ve var. 1x vydáno souhlasné stanovisko MŽP v roce 2005 (č. j.: 4061/OPVI/05) a následně závazné stanovisko k ověření souladu v roce 2016 (č. j.: 19817/ENV / 16). Jejich součástí je celkem pět „podmínek souhlasného stanoviska z hlediska vlivů na lokality soustavy Natura 2000“, z nichž jsou pro PO Pálava relevantní v podstatě jen dvě: 2. a 4. - ztráty či poškození vzrostlé rozptýlené zeleně (biotop strakapouda jižního) a vysokých křovin (biotop pěnice vlašské) ve volné krajině PO kompenzovat náhradními výsadbami místně původními druhy stromů, resp. keřů. Přestože nebyly řešeny další možné vlivy (např. nevhodné načasování výstavby či střety během provozu apod.) byl u záměru vyloučen významný negativní vliv.“ Je odtud zřejmé, že významný negativní vliv byl vyloučen bez posouzení všech vlivů. To je zásadním pochybením.

Vypořádání z fáze společného jednání nesprávně označuje výše formulovanou připomínku jako neopodstatněnou. Připomínka nebyla věcně vypořádána. Pořizovatel připomínku věcně nevypořádal – odkaz na vypořádání připomínky 104 je nepřiléhavý.

133. Na str. 84 dokumentu VVÚRÚ, tj. v hodnocení NATURA 2000 je uvedeno „Hlavním důvodem je, že hodnocená koncepce vytváří podmínky pro další intenzifikaci využívání území (doprava, zástavba, rekreace), která je provázána nárůstem negativních vlivů na řešené území, potažmo PO Pálava (např. zábor biotopů či změna jejich využívání, emise, hluková zátěž, rušení apod.)“ Tento text ne úplně zapadá do okolního textu, nicméně identifikuje zásadní problémy, které nebyly v hodnocení z hlediska NATURA 2000 důsledně posouzeny.

Vypořádání z fáze společného jednání nesprávně označuje výše formulovanou připomínku jako neopodstatněnou. Připomínka nebyla věcně vypořádána. Pořizovatel připomínku věcně nevypořádal – odkaz na vypořádání připomínky 104 je nepřiléhavý.

Ad. 9.P.137) Připomínce se vyhovuje.

Na základě požadavku stanoviska SEA k ÚP Bavory č.j. JMK 68179/2022 byla podmínka ke koridoru určeném pro umístění dálnice D52 upravena takto:

„v dalších stupních projektové dokumentace navrhnout takové řešení, aby byl vliv na

	<p>134. Posouzení z hlediska NATURA 2000 je nepřijatelné i proto, že zádním způsobem neoceňuje zdroje negativních vlivů, zde dálnici D52. K tomu, aby bylo možné provést smysluplné posouzení a predikovat stav po realizaci D52 - realizaci transevropského Baltsko-jadranského koridoru – by musel posuzovatel znát minimálně dva typy parametrů, a to intenzitu dopravy a složení dopravního proudu v rozložení dle typů vozidel a dle rozdělení den/večer/noc. Nic takového posuzovatel nedoložil, a proto jeho posouzení vlastně vůbec nehodnotí vliv dálnice D52. Hodnocení je tedy zcela nedostatečné. Hodnocení z hlediska NATURA 2000 se musí jako celek přepracovat.</p> <p>Vypořádání z fáze společného jednání nesprávně označuje výše formulovanou připomínku jako neopodstatněnou. Připomínka nebyla věcně vypořádána. Pořizovatel připomínku věcně nevypořádal – odkaz na vypořádání připomínky 104 je nepřiléhavý.</p> <p>135. Posouzení z hlediska NATURA 2000 je nepřijatelné i proto, že specificky pro ptačí oblast nijak nehodnotí světelný smog a vliv na ptactvo ve večerní a noční době. I zde by posuzovatel musel použít informace o predikované dopravě, ale nic takového ani nezmínil. Hodnocení z hlediska NATURA 2000 se musí jako celek přepracovat.</p> <p>Vypořádání z fáze společného jednání nesprávně označuje výše formulovanou připomínku jako neopodstatněnou. Připomínka nebyla věcně vypořádána. Pořizovatel připomínku věcně nevypořádal – odkaz na vypořádání připomínky 104 je nepřiléhavý.</p> <p>136. Nebylo posouzeno, že v ptačích oblastech nejsou chráněni jen ptáci, ale i prostředí, kde žijí, tj. včetně prioritních biotopů.</p> <p>Specificky lze uvést:</p> <p>Ptačí oblast Pálava, vyhlášená nařízením vlády č. 682/2004 Sb. v níž se nachází mimo jiné stanoviště 91E0* - Smíšené jasanovo-olšové lužní lesy temperátní a boreální Evropy (Alno-Padion, Alnion incanae, Salicion albae) a stanoviště 91G0* - Panonské dubohabřiny</p> <p>* prioritní typ evropského stanoviště</p> <p>Jelikož se ve všech uvedených případech jedná o stanoviště označené symbolem „*“, jde nepochybně o prioritní typy stanovišť.</p> <p>V PO je i řada dalších prioritních stanovišť (91I0*, 9180*, 6250*, 6240*, 6210*, ...)</p> <p>Posouzení z hlediska NATURA 2000 je tedy zásadním způsobem neúplné.</p> <p>Navíc nebylo možné ani z tohoto pohledu pominout posouzení z hlediska NATURA 2000 pro vliv z dálnice D52.</p> <p>Vypořádání z fáze společného jednání nesprávně označuje výše formulovanou připomínku jako neopodstatněnou. Připomínka nebyla věcně vypořádána. Pořizovatel připomínku věcně nevypořádal – odkaz na vypořádání připomínky 104 je nepřiléhavý.</p>	<p>krajinný ráz co nejméně významný, a stavba byla např. vegetačními prvky, terénními úpravami (konkrétně zářezem do terénu dle doporučení ze stanoviska EIA) začleněna do krajiny“.</p> <p>Požadavek „na řešení D52 v zářezu“ je obsažen v kapitole I.D.1.</p> <p>Technické řešení stavby, včetně jejího výškového uspořádání, není řešeno v územním plánu. Bude upřesněno v navazujícím řízení, při respektování podmínek stanovených územním plánem.</p> <p>Ad 9.P.138) Připomínce se nevyhovuje. Odůvodnění viz SEA stanovisko JmK, cituji: „Vyhodnocení bylo doplněno na str. 21, popis současného stavu, silniční koridory byly hodnoceny v rámci kapitoly 4. Charakteristiky životního prostředí v oblastech, které by mohly být uplatněním územně plánovací dokumentace významně ovlivněny, konkrétně na str. 33 a 36, a to z hlediska vlivu na zábor ZPF, vlivu na půdu, vlivu na podzemní a povrchové vody, odtokové poměry, zvláště chráněná území, vlivu na soustavu NATURA 2000, migrační koridor, VKP registrované, VKP ze zákona, ÚSES, krajinný ráz a památkovou ochranu a veřejné zdraví (v rámci kterého je hodnocen i vliv hluku na veřejné zdraví). Dále jsou silniční koridory hodnoceny z hlediska hluku na str. 40, 43, 44 v rámci kapitoly 6. Podrobnější hodnocení dopravních staveb a jejich doprovodné infrastruktury v rámci pořizování územního plánu je nad rámec podrobnosti řešení územním plánem, proto může být řešeno až v navazujících řízeních.“</p>
--	---	---

	<p>137. Závazné stanovisko SEA vydávané k návrhu ÚP po společném jednání, tedy před zveřejněním návrhu pro veřejné projednání obsahuje na str. 16 formulaci „upřesnění: Aby OŽP zmírnil obavy veřejnosti, je součástí požadavků na stanovisko i požadavek na řešení D52 v zárezu (viz požadavek č. 23).“ Požadavek „na řešení D52 v zárezu“ však nebyl do následně zveřejněného návrhu ÚP Bavory zahrnut a naopak pořizoval na připomínky požadující, aby toto řešení bylo v ÚP zahrnuto, reaguje zcela opačně. Požaduje se, aby návrh ÚP Bavory byl přepracován s tím, že na celém území Bavor nesmí být realizována komunikace D52 bez zárezu o minimální hloubce 5 m.</p> <p>138. Poukazuje se na to, že posouzení hlučnosti a znečištění ovzduší musí být provedeno v rámci pořizování ÚP, což doposud provedeno nebylo. Jak je doloženo opakovaně výše obě tato hodnocení musí vycházet z intenzit dopravy, a to členěných specifickým způsobem. K vyhodnocení SEA (a podrobněji k tomu níže musí) být použity jako vstupní údaje dopravní intenzity dopravy, a to v členění dle závazné evropské legislativy - viz platné znění Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2002/49/ES a Směrnice Komise (EU) ze dne 19. května 2015 o stanovení společných metod hodnocení hluku podle směrnice Evropského parlamentu a Rady 2002/49/ES. Vzhledem k tomu, že tato dvě posouzení musí být provedena na reálné územní řešení, musí být posouzení prokazatelně provedeno pro umístění D52 v minimálně 5 m hlubokém zárezu.</p> <p>139. Poukazuje se na to, že Vyhodnocení SEA pro ZÚR JMK z roku 2016 i aktualizace ZÚR JMK z roku 2020 jsou neúplná. O vlivech na území a obyvatelstvo obce Bavory zde není specificky pojednáno. Např. posouzení vlivů nebylo provedeno s ohledem na jejich lokalizaci. Na úrovni zásad územního rozvoje je nezbytné provést posouzení záměrů s ohledem na specifické vlivy těchto záměrů v odlišných částech území. K takovému posouzení nedošlo. K tomu lze uvést následující: Požadavek na lokalizované posouzení vlivů vychází z ustálené judikatury, ze které lze citovat za jiné z rozsudku NSS ze dne 20. 5. 2010, č. j. 8 Ao 2/2010 - 644, publ. pod č. 2106/2010 Sb. NSS, je uveden obecný závěr obsažený v následující citaci: „Navrhovatelům je však třeba přisvědčit, že předmětné vyhodnocení nepostihuje vlivy na životní prostředí s ohledem na jejich lokalizaci. Právě tato skutečnost se přitom pro vlastní přezkoumatelnost vyhodnocení jeví být zásadní. ... Provedené vyhodnocení tedy nerespektuje požadavky vznesené ministerstvem, neplní účel předmětné právní úpravy, neboť neposkytuje dostatečný odborný podklad pro rozhodování o koncepci a zejména neposkytuje veřejnosti odpovídající množství informací o vlivech koncepce na životní prostředí“. Shodně viz rozsudek NSS ze dne 27. 1. 2011, č.j. 7 Ao 7/2010 – 133 Vyhodnocení SEA na úrovni ZÚR trpí problémem, který NSS označil za zásadní. Bylo povinností pořizovatele ZÚR a její aktualizace zajistit, aby vlivy liniových staveb, zde komunikace D52, byly specificky a odděleně vyhodnoceny pro všechny takové úseky komunikací, které se od sebe navzájem liší,</p>	<p>„...Potenciální vlivy záměru na hlukovou situaci byly posouzeny a formou podmínek či doporučení řešeny jak v rámci SEA vyhodnocení ZÚR JMK, tak v podrobnějším měřítku v rámci výše uvedené projektové EIA...“</p> <p>Ad 9.P.139) Přípomínce se nevyhovuje. Přípomínka se netýká projednávaného ÚP Bavory, ale platných ZÚR Jihomoravského kraje.</p>
--	---	--



což nepochybně je minimálně pro následující navzájem odlišné oblasti jako Mikulov, Bavyry, Dolní Dunajovice, Perná, Horní Věstonice, Pasohlávky a Pohořelice.  
Nic takového však v SEA na úrovni ZÚR nebylo provedeno, což znamená, že vyhodnocení je nedostatečné a neplní účel předmětné právní úpravy, neboť neposkytuje dostatečný odborný podklad pro rozhodování o koncepci, a zejména neposkytuje veřejnosti odpovídající množství informací o vlivech koncepce na životní prostředí.

140. Součástí návrhu ÚP Bavyry musí být posouzení hlučnosti z dopravy, tzv. akustické plánování.

Povinnost provést akustické plánování a vyhodnocení na územní plány obcí, stejně jako na Zásad územního rozvoje, dopadá dle závazné evropské legislativy

Bylo tedy povinností provést vyhodnocení vlivů nově navrhované komunikace D52 i komunikace II/395 z hlediska hlučnosti. Toto není možné odkládat do procesů územního a stavebního řízení. Ostatně i úkol b) pro územní plánování v bodě 81d AZÚR požadoval: „Vymezit koridor silnice D52 s ohledem na zajištění optimalizace trasy v rámci koridoru s cílem minimalizace dopadů na obytnou zástavbu, splnění hlukových limitů, ...“ (zvýraznění doplněno).

Pro posuzování hlučnosti z dopravy, a to i specificky pro územní plánování, se uplatní závazná evropská legislativa. Jedná se o tzv. „akustické plánování“.

Za základní předpis pro toto posuzování lze pokládat závaznou Směrnicí Evropského parlamentu a Rady 2002/49/ES ze dne 25. června 2002 „o hodnocení a řízení hluku ve venkovním prostředí“ (dále také „Směrnice o hodnocení hluku“). Preambule této Směrnice zdůrazňuje její roli jako základ souboru opatření pro emise, specificky ze silničních a železničních vozidel a infrastruktury, letadel ve venkovním prostředí a také stanovení dlouhodobých opatření. Účelem této Směrnice je stanovit společné metody hodnocení pro „hluk ve venkovním prostředí“ a při použití harmonizovaných indikátorů určujících hodnoty hluku definovat „mezí hodnoty“.

Směrnice definuje dvě zásadní činnosti relevantní pro posuzování hlučnosti ve venkovním prostředí v oblastech rozsahu sledovaného v územním plánování. V čl. 3 písm. r je obsažena definice tzv. strategické hlukové mapy a čl. 3 písm. u definuje „akustické plánování“ jako „řízení postupu při vytváření budoucí akustické situace pomocí plánovaných opatření v rámci územního plánování, inženýrských opatření v oblasti dopravních systémů, plánování dopravy, snižování hluku ochrannými protihlukovými opatřeními a řízením oblasti zdrojů hluku“ (zvýraznění doplněno). Hodnocení je touto závaznou Směrnicí dáno formou hlukových indikátorů a metod hodnocení (viz čl. 5 a 6 a přílohy této Směrnice, resp. závaznou Směrnicí Komise (EU) 2015/996 ze dne 19. května 2015 o stanovení společných metod hodnocení hluku podle směrnice Evropského parlamentu a Rady 2002/49/ES).

Směrnice o hodnocení hluku měla být plně transponována do národní legislativy. Odkaz pořizovatele Územní studie pro AZÚR JMK na zákon 258/2000 Sb., o ochraně veřejného zdraví, je nepřiléhavý, protože tento zákon je neúplnou transpozicí předmětné Směrnice o hodnocení hluku. Tento zákon v § 34 odst. 1 stanoví, že „Prováděcí právní předpis upraví hygienické limity hluku a vibrací pro denní a noční dobu, způsob jejich měření a hodnocení“. Tímto předpisem je nařízení vlády č. 272/2011 Sb., o ochraně zdraví

Ad 9.P.140) Připomínám se nevyhovuje.  
Odůvodnění viz ad 9.P.100).

Nelze požadovat podrobnost nepřisloušící územnímu plánu. Viz též rozsudek NSS ze dne 31. 1. 2024, čj. 65 A 5/2023-259 (citace z rozsudku NSS v kapitole II.22).

	<p>před nepříznivými účinky hluku a vibrací. Zde však není nijak pojednáno o akustickém plánování, tedy činnosti relevantní pro územní plánování dle předmětné Směrnice.</p> <p>Termín „akustické plánování“ je použit pouze v jiné podzákoně normě, a to v bodě 6 přílohy č. 1 k vyhlášce č. 315/2018 Sb., o strategickém hlukovém mapování (tj. v předpise, který provádí ustanovení § 80 odst. 1 písm. s) zákona č. 258/2000 Sb.). Absentuje zde však specifikace dle Směrnice o hodnocení hluku, že „akustické plánování“ se provádí pro územní plánování. Na druhou stranu lze zdůraznit, že tento odkaz na „akustické plánování“ je ve správném právním předpise, neb jak strategické hlukové mapování, tak „akustické plánování“ mají být založeny na „společných metodách hodnocení pro „hluk ve venkovním prostředí““. Vzhledem k tomu, že v ČR nebyl naplněn čl. 14 Směrnice o hodnocení hluku ukládající povinnost členským státům EU uvést v účinnost právní a správní předpisy nezbytné pro dosažení souladu s touto směrnicí nejpozději do 18. července 2004, jak je ostatně zřejmé z výše uvedeného, mohou se Navrhovatelé dovolávat přímo ustanovení předmětné Směrnice, tedy i provádění „akustického plánování“ pro územní plánování, a to v souladu se Směrnicí o hodnocení hluku.</p> <p>Tento právní rámec nebyl pro návrh ÚP Bavory naplněn, což je právní vadou. Tato závazná metodika nebyla použita ani pro pořizování AZÚR, což zřejmě činí AZÚR nepoužitelným podkladem.</p> <p>Je nepochybným, že vyhodnocení územně plánovací dokumentace jako je pořizování ZÚR (AZÚR) a návrhu ÚP, musí být v souladu s bodem 6. přílohy zákona č. 183/2006 Sb., stavebního zákona, a mělo by být souladné s vydaným „Metodickým doporučením Ministerstva životního prostředí, odboru posuzování vlivů na životní prostředí a integrované prevence, pro vyhodnocení vlivů PÚR ČR a ZÚR na životní prostředí“ (dále jen „Metodické doporučení MŽP pro SEA k ZÚR“), které publikováno ve Věstníku MŽP z února 2015 a bylo vydáno jako reakce na zrušení ZÚR JMK vydaných v roce 2011 rozsudkem NSS.</p> <p>V každém případě v základě hodnocení musí být „společné metody hodnocení pro „hluk ve venkovním prostředí““ dle Směrnice o hodnocení hluku. Toto tedy platí, i když vyhodnocování hlučnosti není prováděno podle zákona č. 258/2000 Sb., ale podle přílohy zákona č. 183/2006 Sb., resp. zákona č. 100/2001 Sb.</p> <p>Bez provedení řádného akustického plánování dle závazné Směrnice komise (EU) 2015/996 ze dne 19. května 2015 o stanovení společných metod hodnocení hluku podle Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2002/49/ES, je návrh ÚP Bavory v rozporu s právními předpisy.</p> <p>141. Pro posouzení z hlediska hlučnosti a znečištění ovzduší v rámci návrhu ÚP Bavory je nutno doložit intenzity dopravy dle závazné evropské legislativy</p> <p>K tomu, aby toto mohlo být provedeno akustické plánování a posouzení znečištění ovzduší z dopravy je nutno doložit předpokládané intenzity dopravy, tj. dopravní modelování na dobu 20 let po předpokládaném uvedení nových komunikací D52 a II/395 do provozu (viz norma ČSN 73 6101 a rezortní předpisy rezortu dopravy). Pro komunikaci, kde se očekává uvedení do provozu cca v období 2030 – 2035, je nutno doložit přezkoumatelné dopravní modelování pro časový horizont 2050 – 2055. Odborný podklad k takovému modelování je rezortní technický předpis TP 225 vydaný ministerstvem dopravy.</p> <p>Toto dopravní modelování musí být provedeno v souladu se závaznou evropskou legislativou, tj. zejména</p>	<p>Ad 9.P.141) Připomínce se nevyhovuje.</p>
--	---	--

	<p>směrnice Komise (EU) 2015/996 ze dne 19. května 2015 o stanovení společných metod hodnocení hluku podle směrnice Evropského parlamentu a Rady 2002/49/ES v platném znění.</p> <p>Vzhledem k tomu, že nově navrhované komunikace D52 je v PÚR ČR deklarována jako součást transevropské sítě TEN-T, je nutné toto její hierarchicky nejvyšší zařazení respektovat v procesu dopravního modelování. Musí tedy být vycházeno z takových širších vztahů, aby vlivy TEN-T mohly být věrohodně oceněny. To znamená, že je do dopravního modelování nutno zahrnout nejen sousední kraje, ale sousední státy, které TEN-T spojuje.</p> <p>Je skutečností, že toto dopravní modelování mělo být provedeno již pro ZÚR a AZÚR JMK. Toto se však nestalo, čím vzniká zásadní problém pro pořizování územních plánů obcí a jejich změn.</p> <p>142. Požaduje se provést plnohodnotné posouzení koridoru komunikace D52 a koridoru II/395 na životní prostředí a veřejné zdraví v rámci návrhu ÚP Bavory.</p> <p>Návrh vymezuje/upřesňuje koridor komunikace D52. To musí být provedeno s ohledem na zajištění optimalizace trasy v rámci koridoru ZÚR s cílem minimalizace dopadů na obytnou zástavbu, splnění hlukových limitů, zachování prostupnosti krajiny. K tomuto cíli je nutné provést a v návrhu ÚP Bavory doložit detailní hlukovou a rozptylovou studii a provést plnohodnotné posouzení vlivů nejen na životní prostředí, ale i na veřejné zdraví. Posouzení SEA v ZÚR JMK je naprosto nedostatečné a nelze se na ně odvolávat.</p> <p>Do nedávna bylo tvrzeno, že posouzení se pro nadmístní dopravní koridory provádí pouze na úrovni ZÚR krajů a ne na úrovni ÚP obcí. Nyní je však účinný výklad Ministerstva pro místní rozvoj: „Metodické sdělení ke způsobu uplatnění § 55 odst. 3 stavebního zákona“ z 30. 9. 2021. Podle tohoto metodického sdělení je možné upustit od provádění hodnocení SEA pouze ve velmi omezené množině případů. Lze citovat: „<i>Ve všech ostatních případech je potřebné vyžádat si k zadání, zprávě o uplatňování územního plánu nebo „návrhu obsahu změny územního plánu“ stanovisko příslušného orgánu (orgánů) ochrany přírody podle § 45i odst. 1 zákona o ochraně přírody a krajiny a stanovisko krajského úřadu jako orgánu ochrany životního prostředí, ve kterém tento orgán uvede, zda má být návrh změny územního plánu posuzován z hlediska vlivů na životní prostředí, případně stanoví podrobnější požadavky na toto posuzování podle § 10i zákona o posuzování vlivů na životní prostředí, který upravuje posuzování územně plánovací dokumentace. Ačkoliv tedy z doslovného znění předmětného ustanovení § 55 odst. 3 stavebního zákona vyplývá, že pro změny územního plánu, jimiž je zajišťován soulad s nadřazenou územně plánovací dokumentací podle § 54 odst. 6 stavebního zákona, nemá být zpracováno vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území, ministerstva jsou toho názoru, že s ohledem na článek 10 a článek 10a odst. 1 Ústavy ČR3 je třeba toto ustanovení vykládat restriktivně a v souladu se zásadou tzv. „eurokonformního“ výkladu, který zajistí zohlednění výše uvedených předpisů práva Evropské unie, jejichž implementace musí být úplná, a to i tehdy, když jejich transpozice v českém právním předpise trpí jistými nedostatky (předmětné ustanovení)“</i></p> <p>Zpracování SEA pro návrh ÚP Bavory sice obsahuje jisté informace o nově vymezeném koridoru komunikace D52, toto hodnocení však je dle výše uvedeného Metodického sdělení MMR neúplné, a tedy musí doplněno na plnohodnotné / úplné hodnocení komunikace D52 ze všech právními předpisy</p>	<p>Připomínka směřuje vůči ZÚR kraje.</p> <p>Ad 9.P.142) Připomínce se nevyhovuje. Nelze požadovat podrobnost nepříslušící územnímu plánu. Viz též rozsudek NSS ze dne 31. 1. 2024, čj. 65 A 5/2023-259 (citace z rozsudku NSS v kapitole II.22).</p>
--	--	---

	<p>požadovaných hledisek.</p> <p>143. Problematické postupy Krajské hygienické stanice (KHS JMK) při pořizování návrhu ÚP Bavory Odůvodnění návrhu ÚP Bavory nedokládá stanovisko Krajské hygienické stanice se sídlem v JMK. Skutečností je, že v rámci zveřejněných dokumentů nebylo přiloženo hlukové posouzení z dopravy a posouzení kumulativních a synergických vlivů. Bylo povinností KHS JMK toto požadovat. Všechna tato stanoviska, resp. absenci stanovisek, a postupy KHS JMK, resp. pořizovatele ÚP Bavory a nadřízeného orgánu územního plánování musí být přezkoumány nadřízenými orgány, tj. Ministerstvem zdravotnictví a MMR.</p> <p>144. Návrh ÚP Bavory – koridor D52 bez koncepčního návrhu odkanalizování Vzhledem k moderním postupům výstavby vícepruhových komunikací bylo nutno vymezit liniový záměr pro jejich odkanalizování. Současně bylo nutno vymezit plochy pro čističku splachových vod znečištěných LTO, resp. plochy pro sedimentační nádrže. Tyto stavby se vymezují typicky částečně mimo koridor dopravní stavby. Vzhledem k tomu, že se jedná o nadmístní záměr, mělo toto být provedeno již na úrovni ZÚR. Návrh ÚP Bavory musí toto vymezení obsahovat a při pochybení nadřízeného orgánu, který tyto koridory a plochy nevymezil, bylo povinností pořizovatele ÚP Bavory o této situaci informovat nadřízený orgán a projednat výjimku – postup podle § 43 odst. 1 in fine stavebního zákona.</p> <p>145. Návrh ÚP Bavory – nesoulad se závaznou evropskou směrnicí 2008/96/ES o bezpečnosti silniční infrastruktury (čl. 3 – nově navržená D52) Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2008/96/ES ze dne 19. listopadu 2008, o řízení bezpečnosti silniční infrastruktury (dále také „Směrnice o bezpečnosti“), se dle čl. 1/2 předmětné směrnice vztahuje na silnice, které jsou součástí transevropské silniční sítě TEN-T, na dálnice a na jiné hlavní silnice, bez ohledu na to, zda se nacházejí ve fázi projektování, výstavby či provozu. „Hlavní silnicí“ se dle čl. 2/1b rozumí silnice mimo městské oblasti, která spojuje velká města nebo regiony, nebo obojí, patřící do nejvyšší kategorie silnic ihned pod kategorií „dálnice“ podle vnitrostátní klasifikace silnic, která je v platnosti ke dni 26. listopadu 2019. „Hodnocením dopadů na bezpečnost silničního provozu“ dle čl. 2/3 se rozumí strategická srovnávací analýza dopadů, které budou mít nové silnice či podstatné změny stávající sítě na bezpečnost silniční sítě. Směrnice o bezpečnosti nařizuje dva různé postupy: a) Hodnocení dopadů na bezpečnost silničního provozu u projektů infrastruktury dle čl. 3 (dále „Hodnocení dopadů“) b) Audity bezpečnosti silničního provozu u projektů infrastruktury dle čl. 4 (dále „Audity bezpečnosti“) Tyto dva postupy se fundamentálně liší tím, kdy mají být prováděny: Hodnocení dopadů se dle čl. 3/2 Směrnice o bezpečnosti provede ve fázi počátečního plánování před schválením projektu infrastruktury. Audity bezpečnosti se dle čl. 4/3 Směrnice o bezpečnosti jsou nedílnou součástí projekčního procesu projektu infrastruktury ve fázi návrhu projektu, podrobného zpracování projektu, ve fázi předcházející</p>	<p>Ad 9.P.143) Přípomínce se nevyhovuje. Přípomínka se nezakládá na pravdě.</p> <p>Ad 9.P.144), 145), 146) Přípomínce se nevyhovuje. Nelze požadovat podrobnost nepříslušící územnímu plánu. Viz též rozsudek NSS ze dne 31. 1. 2024, čj. 65 A 5/2023-259 (citace z rozsudku NSS v kapitole II.22).</p>
--	--	---

zahájení provozu a ve fázi počátečního provozu.  
Uvedené dva typy postupů nelze směřovat nebo zaměřovat. To by bylo v přímém rozporu se Směrnicí o bezpečnosti. Hodnocení dopadů se dle čl. 3/2 Směrnice o bezpečnosti musí být provedeno před projednáváním územně plánovací dokumentace. Posouzení dle čl. 3 nebylo pro D52 provedeno.

146.Návrh ÚP Bavory – nesoulad se závaznou evropskou směrnicí 2008/96/ES o bezpečnosti silniční infrastruktury (čl. 3 – komunikace II/395)

Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2008/96/ES ze dne 19. listopadu 2008, o řízení bezpečnosti silniční infrastruktury (dále také „Směrnice o bezpečnosti“), se dle čl. 1/2 předmětné směrnice vztahuje na silnice, které jsou součástí transevropské silniční sítě TEN-T, na dálnice a na jiné hlavní silnice, bez ohledu na to, zda se nacházejí ve fázi projektování, výstavby či provozu.

„Hlavní silnici“ se dle čl. 2/1b rozumí silnice mimo městské oblasti, která spojuje velká města nebo regiony, nebo obojí, patřící do nejvyšší kategorie silnic ihned pod kategorií „dálnice“ podle vnitrostátní klasifikace silnic, která je v platnosti ke dni 26. listopadu 2019. „Hodnocením dopadů na bezpečnost silničního provozu“ dle čl. 2/3 se rozumí strategická srovnávací analýza dopadů, které budou mít nové silnice či podstatné změny stávající sítě na bezpečnost silniční sítě.

Směrnice o bezpečnosti nařizuje dva různé postupy:

c) Hodnocení dopadů na bezpečnost silničního provozu u projektů infrastruktury dle čl. 3 (dále „Hodnocení dopadů“)

d) Audity bezpečnosti silničního provozu u projektů infrastruktury dle čl. 4 (dále „Audity bezpečnosti“)

Tyto dva postupy se fundamentálně liší tím, kdy mají být prováděny: Hodnocení dopadů se dle čl. 3/2 Směrnice o bezpečnosti provede ve fázi počátečního plánování před schválením projektu infrastruktury. Audity bezpečnosti se dle čl. 4/3 Směrnice o bezpečnosti jsou nedílnou součástí projekčního procesu projektu infrastruktury ve fázi návrhu projektu, podrobného zpracování projektu, ve fázi předcházející zahájení provozu a ve fázi počátečního provozu.

Uvedené dva typy postupů nelze směřovat nebo zaměřovat. To by bylo v přímém rozporu se Směrnicí o bezpečnosti. Návrh Hodnocení dopadů se dle čl. 3/2 Směrnice o bezpečnosti musí být provedeno před projednáváním územně plánovací dokumentace. Posouzení dle čl. 3 nebylo pro provedenou navrhovanou komunikaci II/395.

*3 Čl. 10: Vyhlášené mezinárodní smlouvy, k jejichž ratifikaci dal Parlament souhlas a jimiž je Česká republika vázána, jsou součástí právního řádu; stanoví-li mezinárodní smlouva něco jiného než zákon, použije se mezinárodní smlouva.*

*Čl.10a odst. 1: Mezinárodní smlouvou mohou být některé pravomoci orgánů České republiky přeneseny na mezinárodní organizaci nebo instituci.*

<p><b>10.P</b></p>	<p><b>Spolek „Občanské sdružení Dolní Dunajovice proti R 52, z. s.“, IČO 22732543</b></p> <p>Ze dne 27.03.2023 Doručeno dne 29.03.2023 pod č.p. 23014753</p> <p>Připomínky jsou naprosto totožné s připomínkami ad 9.P PĚKNÝ JIH z.s., IČO 22725351. Jejich vyhodnocení je proto identické.</p>	<p>Viz. 9.P</p>
<p><b>11.P</b></p>	<p><b>Spolek NEBOJSA, Bavory č.p. 12, 692 01 Bavory, IČO 26644479</b></p> <p>Ze dne 27.03.2023 Doručeno dne 29.03.2023 pod č.p. 23014523</p> <p>Připomínky jsou naprosto totožné s připomínkami ad 9.P PĚKNÝ JIH z.s., IČO 22725351. Jejich vyhodnocení je proto identické.</p>	<p>Viz. 9.P</p>

<p><b>12.P</b></p>	<p><b>Kopřiva Lubomír, Hlavní 109, 69185 Dolní Dunajovice</b>  Ze dne 27.3.2023  Doručeno dne 29.03.2023 pod č.p. MUMI 23014672</p> <p>Městský úřad Mikulov vyhláškou č.j. MUMI 23005256 na úřední desce města Mikulov oznámil projednávání návrhu územního planu obce Bavory dle § 52 odst. 1 stavebního zákona s tím, že veřejné projednání proběhne 23. 3. 2023. Lhůta na podání je tedy do 30. 3. 2023.</p> <p>Již v úvodu se poukazuje specificky na to, že závazné stanovisko SEA vydávané k návrhu ÚP po společném jednání, tedy před zveřejněním návrhu pro veřejné projednání obsahuje na str. 16 formulaci „upřesnění: Aby OZP zmírnil obavy veřejnosti, je součástí požadavků na stanovisko i požadavek na řešení D52 v zářezu (viz požadavek č. 23).“ Požadavek „na řešení D52 v zářezu“ však nebyl do následně zveřejněného návrhu ÚP Bavory zahrnut a naopak požadoval na připomínky požadující, aby toto řešení bylo v ÚP zahrnuto, reaguje zcela opačně. Nelze však souhlasit s tím, že toto má být řešeno až v dalších stupních projektové dokumentace. Podrobněji k tomu v připomínkách níže.</p> <p>Připomínky k návrhu ÚP Bavory:</p> <p>Území dotčené připomínkami je celé správní území Bavor.</p> <p>1. Poukazuje se na to, že posouzení hlučnosti a znečištění ovzduší musí být provedeno v rámci pořizování ÚP, což doposud provedeno nebylo. Jak je doloženo opakovaně výše obě tato hodnocení musí vycházet z intenzit dopravy, a to členěných specifickým způsobem. K vyhodnocení SEA (a podrobněji k tomu níže musí) být použity jako vstupní údaje dopravní intenzity dopravy, a to v členění dle závazné evropské legislativy. – viz platné znění Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2002/49/ES a Směrnice Komise (EU) ze dne 19. května 2015 o stanovení společných metod hodnocení hluku podle směrnice Evropského parlamentu a Rady 2002/49/ES. Vzhledem k tomu, že tato dvě posouzení musí být provedena na reálné územní řešení, musí být posouzení prokazatelně provedeno pro umístění D52 v minimálně 5 m hlubokém zářezu.</p> <p>2. Součástí návrhu ÚP Bavory musí být posouzení hlučnosti z dopravy, tzv. akustické plánování. Povinnost provést akustické plánování a vyhodnocení na územní plány obcí, stejně jako na Zásad územního rozvoje, dopadá dle závazné evropské legislativy</p> <p>3. Pro posouzení z hlediska hlučnosti a znečištění ovzduší v rámci návrhu ÚP Bavory je nutno doložit intenzity dopravy dle závazné evropské legislativy</p> <p>K tomu, aby toto mohlo být provedeno akustické plánování a posouzení znečištění ovzduší z dopravy je nutno doložit předpokládané intenzity dopravy, tj. dopravní modelování na dobu 20 let po předpokládaném uvedení nových komunikací D52 a 11/395 do provozu (viz norma ČSN 73 6101 a rezortní předpisy rezortu dopravy). Pro komunikaci, kde se očekává uvedení do provozu cca v období 2030 – 2035, je nutno doložit přezkoumatelné dopravní modelování pro časový horizont 2050 – 2055. Odborný podklad k takovému</p>	<p>Ad. 12.P.1. Připomínce se vyhovuje.</p> <p>Na základě požadavku stanoviska SEA k ÚP Bavory č.j. JMK 68179/2022 byla podmínka ke koridoru určeném pro umístění dálnice D52 upravena takto:</p> <p>„v dalších stupních projektové dokumentace navrhnout takové řešení, aby byl vliv na krajinný ráz co nejméně významný, a stavba byla např. vegetačními prvky, terénními úpravami (konkrétně zářezem do terénu dle doporučení ze stanoviska EIA) začleněna do krajiny“.</p> <p>Požadavek „na řešení D52 v zářezu“ je obsažen v kapitole I.D.1.</p> <p>Ad. 12.P.2, 12.P.3, 12.P.4. Připomínce se nevyhovuje.</p> <p>Odůvodnění viz SEA stanovisko JmK, cituji: „Koridor pro realizaci záměru D52 (v ZÚR JMK označen jako DS04 pro realizaci záměru „D52 Pohořelice – Mikulov – hranice ČR / Rakousko“) byl v rámci pořizování ZÚR JMK podroben vyhodnocení SEA, jehož součástí bylo vyhodnocení dopadů na obyvatelstvo a lidské zdraví. V tomto vyhodnocení byly identifikovány možné negativní vlivy a stanovena „opatření k vyloučení, snížení, zmírnění nebo kompenzaci negativních vlivů“. V rámci těchto opatření je u předmětného koridoru požadováno (cit. ZÚR JMK) „optimalizovat trasu v rámci koridoru s cílem minimalizace dopadů na obytnou zástavbu (týká se zejména MÚK Pohořelice a Mikulov jih). V místech případného kontaktu s chráněnou zástavbou zajistit splnění hlukových limitů“. Jako kompenzační opatření pro lokality, kde je obtížné vlivy eliminovat, je stanoveno kompenzační</p>
--------------------	--	---

	<p>modelování je rezortní technický předpis TP 225 vydaný ministerstvem dopravy. Toto dopravní modelování musí být provedeno v souladu se závaznou evropskou legislativou, tj. zejména směrnice Komise (EU) 2015/996 ze dne 19. května 2015 o stanovení společných metod hodnocení hluku podle směrnice Evropského parlamentu a Rady 2002/49/ES v platném znění.</p> <p>Vzhledem k tomu, že nově navrhované komunikace D52 je v PÚR ČR deklarována jako součást transevropské sítě TEN-T, je nutné toto její hierarchicky nejvyšší zařazení respektovat v procesu dopravního modelování. Musí tedy být vycházeno z takových širších vztahů, aby vlivy TEN-T mohly být věrohodně oceněny. To znamená, že je do dopravního modelování nutno zahrnout nejen sousední kraje, ale sousední státy, které TEN-T spojuje.</p> <p>Je skutečností, že toto dopravní modelování mělo být provedeno již pro ZÚR a AZÚR JMK. Toto se však nestalo, čím vzniká zásadní problém pro porizování územních plánů obcí a jejich změn.</p> <p>4. Požaduje se provést plnohodnotné posouzení koridoru komunikace D52 a koridoru II/395 na životní prostředí a veřejné zdraví v rámci návrhu ÚP Bavory.</p> <p>Návrh vymezuje/upřesňuje koridor komunikace D52. To musí být provedeno s ohledem na zajištění optimalizace trasy v rámci koridoru ZÚR s cílem minimalizace dopadů na obytnou zástavbu, splnění hlukových limitů, zachování propustnosti krajiny. K tomuto cíli je nutné provést a v návrhu ÚP Bavory doložit detailní hlukovou a rozptylovou studii a provést plnohodnotné posouzení vlivů nejen na životní prostředí, ale i na veřejné zdraví. Posouzení SEA v ZÚR JMK je naprosto nedostatečné a nelze se na ně odvolávat.</p> <p>Do nedávna bylo tvrzeno, že posouzení se pro nadmístní dopravní koridory provádí pouze na úrovni ZÚR krajů a ne na úrovni UP obcí. Nyní je však účinný výklad Ministerstva pro místní rozvoj: „Metodické sdělení ke způsobu uplatnění § 55 odst. 3 stavebního zákona“ z 30. 9. 2021. Podle tohoto metodického sdělení je možné upustit od provádění hodnocení SEA pouze ve velmi omezené množině případů. Lze citovat:</p> <p><i>„Ve všech ostatních případech je potřebné vyžádat si k zadání, zprávě o uplatňování územního plánu nebo „návrhu obsahu změny územního plánu“ stanovisko příslušného orgánu (orgánů) ochrany přírody podle § 45i odst. 1 zákona o ochraně přírody a krajiny a stanovisko krajského úřadu jako orgánu ochrany životního prostředí, ve kterém tento orgán uvede, zda má být návrh změny územního plánu posuzován z hlediska vlivů na životní prostředí, případně stanoví podrobnější požadavky na toto posuzování podle § 10i zákona o posuzování vlivů na životní prostředí, který upravuje posuzování územně plánovací dokumentace. Ačkoliv tedy z doslovného znění předmětného ustanovení § 55 odst. 3 stavebního zákona vyplývá, že pro změny územního plánu, jimiž je zajišťován soulad s nadřazenou územně plánovací dokumentací podle § 54 odst. 6 stavebního zákona, nemá být zpracováno vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území, ministerstva jsou toho názoru, že s ohledem na článek 10 a článek 10a odst. 1 Ústavy ČR<sup>1)</sup> je třeba toto ustanovení vykládat restriktivně a v souladu se zásadou tzv. „eurokonformního“ výkladu, který zajistí zohlednění výše uvedených předpisů práva Evropské unie, jejichž implementace musí být úplná, a to i tehdy, když jejich transpozice v českém právním předpise trpí jistými nedostatky (předmětné ustanovení)“</i></p>	<p>opatření, a to (cit. ZÚR JMK) „po vybudování dané komunikace zamezit průjezdu tranzitní nákladní dopravy přes zástavbu přilehlých obcí (objíždění placených úseků)“.</p> <p>Konkrétní záměr realizace D52 (původně R52) byl dále v podrobnějším měřítku podroben procesu posouzení vlivů na životní prostředí a veřejné zdraví (tzv. projektové EIA) vedeném MŽP pod názvem „Rychlostní silnice R52 Pohořelice – Míkulov (Drasenhofen)“.</p> <p>V rámci projektové EIA bylo posuzováno několik variant vedení rychlostní komunikace (nově dálnice), kdy k variantě původně označené 1x bylo MŽP vydáno souhlasné stanovisko (tzv. stanovisko EIA) č. j. 4061/OPVI/05 ze dne 13.05.2005. Daná varianta byla postupně rozpracována v úrovni dokumentace pro územní rozhodnutí a v roce 2014 dále upřesněna tahovou studií pořizenou Ministerstvem dopravy:</p> <p>„Technicko-ekonomická studie v úseku R52 Pohořelice – státní hranice ČR / Rakousko“: PK Ossendorf, a. s., 04/2014 (citace ZÚR JMK). Pro záměr bylo následně MŽP pod č. j. 19817/ENV/16 ze dne 23.03.2016 vydáno Závazné stanovisko k ověření souladu obsahu stanoviska EIA s požadavky právních předpisů, které zapracovávají směrnici Evropského parlamentu a Rady 2011/92/EU ze dne 13. prosince 2011 o posuzování vlivů některých veřejných a soukromých záměrů na životní prostředí. Potenciální vlivy záměru na hlukovou situaci byly posouzeny a formou podmínek či doporučení řešeny jak v rámci SEA vyhodnocení ZÚR JMK, tak v podrobnějším měřítku v rámci výše uvedené projektové EIA. V rámci stanoviska EIA je uložena podmínka: „V dalších fázích přípravy</p>
--	---	--



	<p>Zpracování SEA pro návrh ÚP Bavyry sice obsahuje jisté informace o nově vymezovaném koridoru komunikace D52, toto hodnocení však je dle výše uvedeného Metodického sdělení MMR neúplné, a tedy musí doplněno na plnohodnotné / úplné hodnocení komunikace D52 ze všech právními předpisy požadovaných hledisek.</p> <p>5. Problematické postupy Krajské hygienické stanice (KHS JMK) při pořizování návrhu ÚP Bavyry  Odůvodnění návrhu ÚP Bavyry nedokládá stanovisko Krajské hygienické stanice se sídlem v JMK.  Skutečností je, že v rámci zveřejněných dokumentů nebylo přiloženo hlukové posouzení z dopravy a posouzení kumulativních a synergických vlivů. Bylo povinností KHS JMK toto požadovat.  Všechna tato stanoviska, resp. absenci stanovisek, a postupy KHS JMK, resp. pořizovatele ÚP Bavyry a nadřízeného orgánu územního plánování musí být přezkoumány nadřízenými orgány, tj. Ministerstvem zdravotnictví a MMR.</p> <p><i>Poznámka: 1) Čl. 10: Vyhlášené mezinárodní smlouvy, k jejichž ratifikaci dal Parlament souhlas a jimiž je Česká republika vázána, jsou součástí právního řádu; stanoví-li mezinárodní smlouva něco jiného než zákon, použije se mezinárodní smlouva.  Čl.10a odst. 1: Mezinárodní smlouvou mohou být některé pravomoci orgánů České republiky přeneseny na mezinárodní organizaci nebo instituci.</i></p>	<p>R52, po zaměření pozemků a určení přesného rozsahu stavby, zpracovat podrobnou hlukovou studii výstavby a provozu R52 a dalších komunikací, na kterých se v souvislosti s realizací R52 významně zvýší frekvence dopravy. Výsledkem této studie bude návrh konkrétních protihlukových opatření pro zajištění hlukových limitů dle aktuálně platné legislativy...“</p> <p>Ad. 12.P.5. Připomínce se nevyhovuje.  Tvrzení se nezakládá na pravdě, územní plán byl s KHS JmK projednán, s kladným výsledkem.  Kumulativní i synergické vlivy byly v SEA posouzeny.</p>
--	---	--

<p><b>13.P</b></p>	<p><b>Hoduláková Božena, Bavyry 113, 69201 Bavyry</b>  Ze dne 25.03.2023  Doručeno dne 27.03.2023 pod č.p. MUMI 23013920</p> <p>jako výhradní vlastník parcely p.č. KN 1415, o výměře 1 349 m2 druh pozemku orná půda v k.ú. Bavyry, jsem se dne 23.března 2023 zúčastnila jednání, jehož předmětem bylo projednání umístění lokálního biocentra, jehož součástí se, dle údajně platné územně plánovací dokumentace, má stát i výše uvedený pozemek v mém výhradním vlastnictví. Berte laskavě na vědomí že zásadně nesouhlasím s tím, aby se můj pozemek stal součástí Vámi plánovaného opatření. Pozemek řádně užívám jako zemědělskou půdu s druhem pozemku orná půda k pěstování zemědělských plodin s důrazem na zeleninu. Výpěstky využívá celá naše rodina k tomu, abychom byli alespoň částečnými samozásobiteli komoditami, {okurky, brambory a některá další zelenina) které jsou v současné době na trhu neúnosně předražené. Jiný pozemek obdobného charakteru v obci, kde žiji celý život, nevlastním.</p> <p>Toto své stanovisko jsem již ústně sdělila při ústním jednání a zdůrazňuji, že je z mé strany stanoviskem konečným a neměnným. V reakci na vyhrožování vyvlastněním (například dle zákona č. 194/2006 Sb. ve znění pozdějších předpisů) jsem připravena učinit patřičné právní kroky, směřujícími zejména směrem k údajnému veřejný zájem opatření.</p>	<p><b>Ad. 13.P) Přípomínce se vyhovuje částečně.</b>  Odůvodnění:  Územní plán v souladu s ustanovením § 43 stavebního zákona stanoví základní koncepci rozvoje území obce, ochrany jeho hodnot, jeho plošného a prostorového uspořádání, uspořádání krajiny a koncepci veřejné infrastruktury; vymezí zastavěné území, plochy a koridory, zejména zastavitelné plochy a plochy vymezené ke změně stávající zástavby, k obnově nebo opětovnému využití znehodnoceného území, pro veřejně prospěšné stavby, pro veřejně prospěšná opatření a pro územní rezervy a stanoví podmínky pro využití těchto ploch a koridorů. Územní systém ekologické stability krajiny (ÚSES) je definován jako „vzájemně propojený soubor přirozených i pozměněných, avšak přírodě blízkých ekosystémů, které udržují přírodní rovnováhu.“ Zároveň je vytváření ÚSES podle § 4 odst. 1) zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, ve znění pozdějších předpisů, veřejným zájmem, na kterém se podílejí vlastníci pozemků, obce i stát. Smyslem vytváření a ochrany ÚSES je zajištění základních prostorových podmínek pro dlouhodobé udržení a posílení jedné ze základních přirozených funkcí krajiny – ekologické stability. Děje se tak postupným vytvářením spojitě sítě ploch s relativně vysokou ekologickou stabilitou, na kterých je umožněn rozvoj přirozených, především rostlinných společenstev, jejichž druhová skladba odpovídá konkrétním stanovištním podmínkám. Takto stabilizovaná území jsou předpokladem zachování či obnovení rozmanitosti původních biologických druhů a jejich společenstev a mohou příznivě působit</p>
--------------------	--	--

		<p>na okolní méně ekologicky stabilní části krajiny.</p> <p>V Bavorech je kromě specifických skladebných částí ÚSES, jako jsou teplomilná stepní, lesní i skalní společenstva, doplněn i nivní biokoridor (ne vodní) LBK.6 s vloženým biocentrem LBC.8 s předpokládanou výměrou 3 ha. Převážná část tohoto biocentra je vymezena na k.ú. Perná „LBC Bavory“ – nyní orná půda o výměře 2,6122 ha. K doplnění výměry na 3 ha je tedy v Bavorech vymezena výměra 0,4941 ha ke splnění metodických zásad. Toto biocentrum by mělo být v cílovém stavu (třeba i za několik desítek let) nivní s břehovými porosty a drobným tokem a doplněno o mezofilní lesní a luční společenstva.</p> <p>Biocentrum LBC.8 je vymezeno v minimálních parametrech. Není možné jej přemístit ani umístit na pozemcích v majetku obce nebo státu.</p> <p>Není ale nezbytně nutné zahrnovat LBC.8 do veřejně prospěšných opatření na vyvlastnění. Veřejně prospěšné opatření VU6 je proto zrušeno, územní plán tak neumožňuje vyvlastnění pozemků pro zřízení biocentra. Příkladně se tak částečně vyhovuje.</p>
--	--	---

## II.22. CITACE Z ROZSUDKU NEJVYŠŠÍHO SPRÁVNÍHO SOUDU

Nejvyšší správní soud rozhodl pod číslem 10 As 39/2024 – 75 o návrhu na zrušení částí opatření obecné povahy – **změny č. 1 Územního plánu obce Perná** vydaného zastupitelstvem obce dne 21. 9. 2022, v řízení o kasačních stížnostech proti rozsudku Krajského soudu v Brně ze dne 31. 1. 2024, čj. 65 A 5/2023-259.

Vzhledem k tomu, že uvedená změna ÚP Perná i nový územní plán Bavyry jsou zpracovány obdobnou metodou a rovněž Vyhodnocení vlivu na životní prostředí na naturové posouzení zpracovaly stejní zpracovatelé, a rovněž připomínky stěžovatelů k ÚP Bavyry jsou vedeny ve stejném duchu, jako ke změně č. 1 ÚP Perná, je vhodné uvést některé závěry rozsudku NSS.

Z rozsudku cituji:

*“[28] Vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území se v případě návrhu územního plánu povinně nezpracovává. Návrhy územních plánů musí být vyhodnoceny z hlediska vlivů na životní prostředí jen tehdy, pokud to příslušný orgán (krajský úřad) požaduje (§ 47 odst. 3 StZ). ...*

*[31] Vyhodnocení SEA pro posuzovanou změnu územního plánu obsahuje přehled o současném stavu ovzduší a hluku v bodě 3.1.2.1 (aktualizované hodnoty ovzduší pro období 2015-2019 jsou též v doplňku k vyhodnocení SEA). Ve vztahu k ovzduší vyhodnocení uvádí, že znečištění ovzduší je ve všech parametrech pod stanovenými limity; v aktualizaci se uvádí, že došlo ke zlepšení stavu škodlivin v území u všech sledovaných položek kromě olova. Hodnocení hluku se nezaobírá konkrétně stavem v obci Perná, ale zahrnuje jen obecné poznatky. V tabulkovém hodnocení potenciálních vlivů návrhu změny územního plánu v bodě 4 schází hodnocení ovzduší, hluku i dopadu na lidské zdraví obecně. Zpracovatel k tomu uvedl, že do hodnocení nebyly zařazeny vlivy, které v současné fázi nebylo možné objektivně hodnotit (např. vlivy na veřejné zdraví jsou obsaženy ve vlivech na ovzduší, vodu). V bodě 6 se ve vztahu ke kumulativním a synergickým vlivům uvádí, že bude nezbytné prověření problémů souvisejících s ochranou zdraví obyvatel (hluková zátěž, imisní situace) jako podmiňujícím faktorem využití a uspořádání území. Záměry musí být projednány s věcně a místně příslušným orgánem ochrany veřejného zdraví. Nato zpracovatel shrnuje, že kumulativní a synergické vlivy se u návrhu změny územního plánu nepředpokládají.*

*[32] V jednotlivých podkapitolách bodu 6 vyhodnocení SEA jsou obsaženy potenciálně očekávané vlivy s uvedením předpokládané doby trvání a intenzity jednotlivých vlivů. Podkapitola 6.9 se věnuje vlivům na veřejné zdraví. Nejdříve pojednává pouze obecně o zásadách pro zajištění zdravých životních podmínek obyvatel. Poté konstatuje, že koncepce v rámci návrhu změny územního plánu je v obecné rovině z hlediska veřejného zdraví zajištěna. Průkaz souladu hlukové zátěže se stanovenými hygienickými limity musí být v odůvodněných případech doložen nejpozději v územním řízení. Konkrétní hluková opatření mohou být navržena až na základě výpočtu při znalosti konkrétních parametrů umísťovaných záměrů. Ve vztahu k vlivům na ovzduší se uvádí, že bude nutné jednotlivé záměry prověřit samostatnými hlukovými a rozptylovými studiemi, případně i procesem EIA. Vyhodnotitel vyhodnocení dále v bodech 10 a 11 doporučil monitoring pro překračování imisních limitů a hlukové zátěže a přímo ve vztahu ke koridorům uvedl, že tyto koridory je nezbytné během posouzení v procesu EIA upravit tak, aby byly minimalizovány vlivy na krajinu a životní prostředí. V závěrečném stanovisku v bodě 13 zhotovitel uzavřel, že návrh změny územního plánu je akceptovatelný při uskutečnění tam uvedených opatření, mj. u zastavitelných ploch v blízkosti dopravních ploch je nutné prokázat splnění hygienických limitů hluku pro chráněný venkovní prostor a chráněné venkovní prostory staveb.*

[34] Dále NSS upozorňuje na souhlasné stanovisko vydané Krajskou hygienickou stanicí (KHS) Jihomoravského kraje dne 16. 8. 2022, podle něhož náleží upřesnění opatření směřujících k řízení potenciálních zdravotních rizik do navazujících procesů (tj. územního řízení) při realizaci konkrétního záměru. K tomu KHS poukázala na rozsudek NSS ze dne 21. 6. 2012, čj. 1 Ao 7/2011-526, č. 2698/2012 Sb. NSS, podle kterého „posuzování imisních limitů znečištění ovzduší a nejvyšších přípustných hodnot hluku stanovených příslušnými prováděcími předpisy má své místo především v územním řízení v rámci realizace konkrétního záměru“ (bod 102).

[35] Z citovaného rozsudku NSS čj. 1 Ao 7/2011-526 jsou pro nyní posuzovanou věc dále podstatné následující závěry: **vymezení plochy či koridoru nelze ztotožňovat s umístěním stavby; pod „vymezením“ si lze představit závazné zanesení (zakreslení, popsání) plochy či koridoru v územně plánovací dokumentaci. Samo toto vymezení záměru nemůže mít vliv na stav ovzduší či hlukovou situaci v určité oblasti. Není totiž jisté, zda a jak bude takový záměr skutečně v budoucnu realizován, a to například i z důvodu překročení únosného zatížení životního prostředí, které bude zjištěno v rámci územního řízení a procesu EIA (bod 103). Ochrana přípustné míry znečišťování životního prostředí ve vztahu k ovzduší a hluku se tedy na úrovni zásad územního rozvoje odehrává primárně prostřednictvím stanovisek dotčených orgánů a prostřednictvím vyhodnocení VURÚ, tj. vlivu na udržitelný rozvoj území (konkrétně hodnocením vlivů zásad územního rozvoje na veřejné zdraví, HIA; bod 105).**

[36] NSS ve své další judikatuře dovedl, že **není bez dalšího vadou, pokud je při pořizování územně plánovací dokumentace a zpracování související dokumentace vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj (stanovisko SEA) přihlédnuto k výsledkům již proběhlých procesů (např. EIA), byť ty nejsou závazné (rozsudek ze dne 25. 5. 2017, čj. 5 As 49/2016-198, bod 88). To ostatně odpovídá též znění § 10a odst. 3 zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí, podle kterého posuzování vlivů záměru na životní prostředí nenahrazuje posuzování vlivů koncepce na životní prostředí. Údaje získané při posuzování vlivů záměru na životní prostředí, případně při hodnocení důsledků záměru na předmět ochrany a celistvost evropsky významné lokality nebo ptačí oblasti a na stav jejich ochrany lze využít při posuzování vlivů koncepce na životní prostředí (srov. též nedávný rozsudek NSS ze dne 26. 6. 2024, čj. 8 As 121/2022-110, bod 101-102, v obdobné věci jako nyní posuzované).**

[37] Veškeré závěry výše citovaného vyhodnocení SEA, stanoviska SEA a krajské hygienické stanice jsou reflektovány ve změně územního plánu. Změna územního plánu se vypořádala s jednotlivými připomínkami a námitkami týkajícími se posouzení vlivů na lidské zdraví (hluková zátěž a imise do ovzduší) ve stejném duchu (viz např. vypořádání 13.30 na str. 97-100, 2.107 na str. 374 či 3.204 na str. 461).

[38] NSS nesouhlasí se závěrem krajského soudu, že se vyhodnocení SEA vyhýbá posouzení vlivů plánované dálnice D52 na zdraví obyvatel. S ohledem na výše citovanou judikaturu připomíná, že je nutné odlišit mezi vymezením koridoru (pro zamýšlenou dálnici) a plánováním konkrétního záměru (tj. dálnice). V této souvislosti lze logicky očekávat i jinou míru konkrétního posouzení vlivů koncepce a záměru na životní prostředí. Vyhodnocení SEA se podle přesvědčení NSS věnuje otázce vlivů posuzované koncepce, změny územního plánu, na lidské zdraví v míře dostatečné pro nynější fázi realizace plánované stavby D52. Jak vyplývá z citací vyhodnocení SEA i následného stanoviska SEA, zvažovány byly výslovně i vlivy na zdraví obyvatel včetně navrhovaných opatření, a to jak ve vztahu k ovzduší, tak i hlukové zátěži s tím, že podrobné posouzení bude provedeno v územním řízení.”