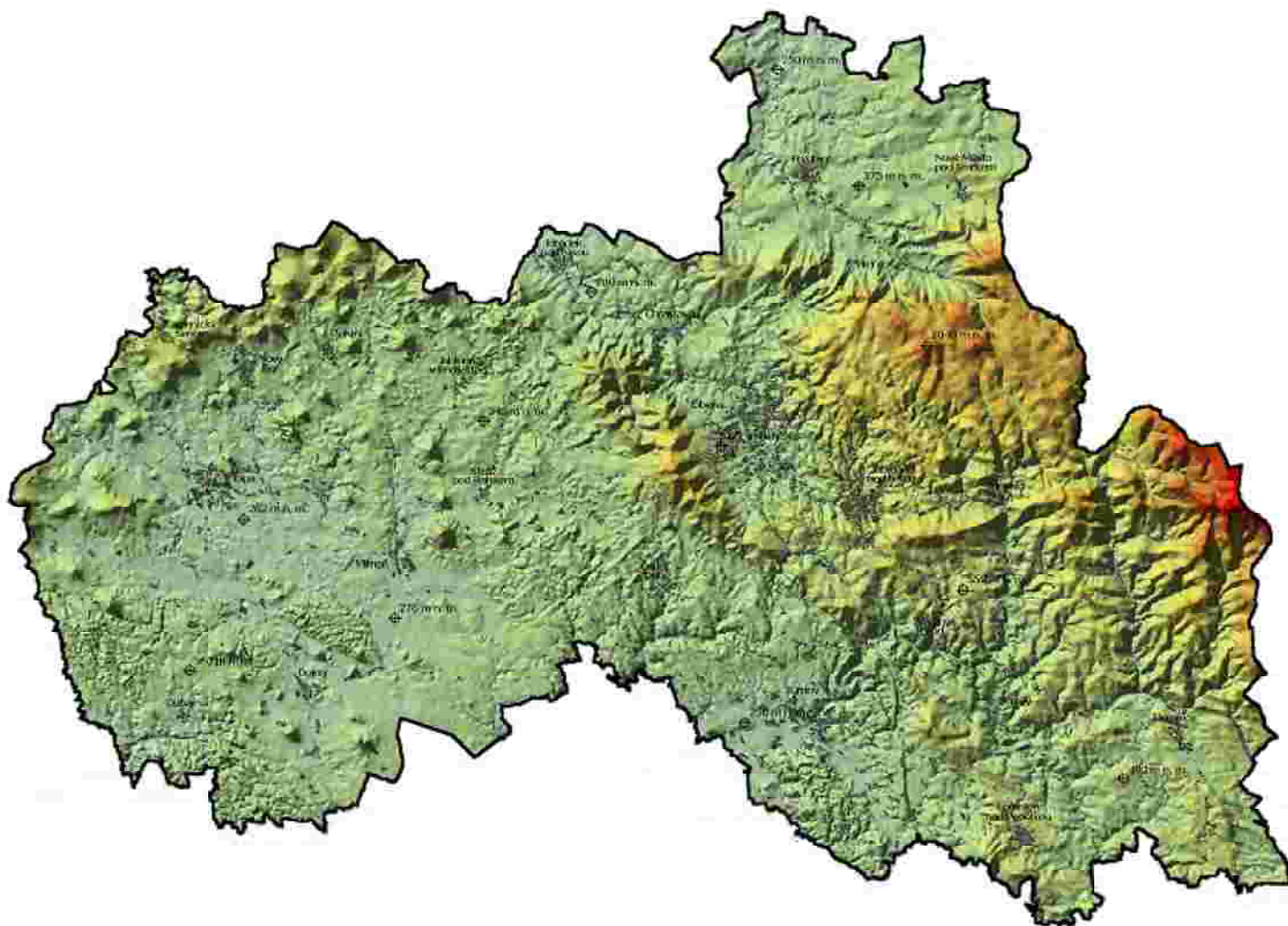


# ZÁSADY ÚZEMNÍHO ROZVOJE LIBERECKÉHO KRAJE



LISTOPAD 2011



## ODŮVODNĚNÍ ZÁSAD ÚZEMNÍHO ROZVOJE ČÁST 2

## OBSAH

## ODŮVODNĚNÍ ZÚR LIBERECKÉHO KRAJE – ČÁST 2

|    |                                                               |     |
|----|---------------------------------------------------------------|-----|
| A. | Informace o projednání ZÚR LLK                                | 2   |
| B. | Přezkoumání souladu ZÚR LK dle § 40, odst.1 stavebního zákona | 4   |
| C. | Přehled obdržených námitek k ZÚR LK                           | 7   |
| D. | Rozhodnutí o námitkách                                        | 9   |
| E. | Přehled obdržených připomínek                                 | 158 |
| F. | Vyhodnocení připomínek                                        | 160 |

## A. INFORMACE O PROJEDNÁNÍ ZÁSAD ÚZEMNÍHO ROZVOJE LIBERECKÉHO KRAJE

Odbor územního plánování a stavebního řádu, Krajského úřadu Libereckého kraje (dále jen pořizovatel), pořizuje Zásady územního rozvoje Libereckého kraje (dále jen ZÚR LK), které jsou územně plánovací dokumentací kraje ve smyslu zákona č. 183/2006 Sb., o územním plánování a stavebním řádu (dále jen stavební zákon).

Dne 19.12.2006 bylo usnesením č. 376/06/ZK schváleno zastupitelstvem Libereckého kraje Aktualizované zadání Územního plánu velkého územního celku Libereckého kraje (dále jen ÚP VÚC LK). Na základě § 187 odst. 6 stavebního zákona je Schválené zadání územního plánu velkého územního celku, které splňuje požadavky tohoto zákona na zásady územního rozvoje, považováno za schválené zadání zásad územního rozvoje. Zadání ZÚR obsahuje dle § 187 odst. 4 stavebního zákona hlavní cíle a požadavky na jejich řešení. Toto bylo v rámci aktualizovaného zadání ÚP VÚC LK splněno. Požadavky stavebního zákona na zadání ZÚR splňuje Aktualizované zadání ÚP VÚC LK i z pohledu projednání. Zadání ZÚR LK bylo dne 4.9.2006 zasláno dotčeným orgánům, dotčeným obcím a Ministerstvu pro místní rozvoj. Návrh zadání byl upraven dle obdržených požadavků a Zastupitelstvem LK schválen 19.12.2006.

V roce 2007 byl projekční firmou Saul s.r.o. zpracován Návrh ZÚR LK a zároveň vyhodnocení vlivů řešení na udržitelný rozvoj území.

Dne 30.11.2007 se v souladu s ustanovením § 37 odst. 2 stavebního zákona konalo společné jednání dotčených orgánů, ministerstev a sousedních krajů a v souladu s ustanovením § 37 odst. 4 stavebního zákona projednání Vyhodnocení vlivů zásad územního rozvoje na udržitelný rozvoj území s ministerstvy. Následně bylo obdrženo v zákonem stanovené lhůtě 15 stanovisek dotčených orgánů a sousedních krajů. Po zákonem stanovené lhůtě bylo obdrženo dalších 6 stanovisek. Poté proběhlo vyhodnocování obdržených stanovisek dotčených orgánů, ministerstev a sousedních krajů. Stanoviska zaslána po zákonem stanovené lhůtě byly dále s ohledem na konkrétní podmínky zohledněna. Stanoviska dotčených orgánů obdržená v zákonem stanovené lhůtě byla respektována a projednána. Z jednání byl vždy zpracován písemný záznam, který byl oběma stranami podepsán, případně byly uzavřeny dohody nad konkrétními body stanovisek.

V souladu s § 37 odst. 3 stavebního zákona byla nabídnuta konzultace sousedním státům.

Dne 29.4.2008 byl návrh ZÚR LK konzultován se zástupci Saského státního ministerstva pro životní prostředí a zemědělství a Regionálního plánovacího svazu Horní Lužice – Dolní Slezsko. Průběh diskuze k návrhu ZÚR LK potvrdil, že není zásadní nesoulad mezi návrhem dokumentu české strany ZÚR LK a dokumenty německé strany Zemský rozvojový plán Saska a Regionální plán Horní Lužice – Dolní Slezsko. Z konzultace byl zpracován záznam.

Dne 20.6.2008 byl návrh ZÚR LK konzultován se zástupci Krajské urbanistické kanceláře ve Wroclawi a Svazku krkonošských obcí. Průběh diskuze k návrhu ZÚR LK potvrdil, že není zásadní nesoulad mezi návrhem dokumentu české strany ZÚR LK a dokumentem polské strany Plán územního rozvoje Dolnoslezského vojvodství. Z konzultace byl zpracován záznam.

V roce 2009 pokračovalo projednávání stanovisek dotčených orgánů. V projednání se ukázalo, že klíčové je stanovisko Ministerstva životního prostředí (dále jen MŽP), které nesouhlasilo s návrhem ZÚR LK resp. s návrhem koridoru rychlostní silnice R35 v úseku Turnov – Úlibice, který vyplýval z Politiky územního rozvoje 2006. Zatímco probíhala jednání s MŽP byla schválena dne 20.7.2009 Politika územního rozvoje 2008, která rozšířila koridor R35 Turnov – Úlibice na koridor Mnichovo Hradiště/Rádelský Mlýn – Úlibice a silnici zařadila mezi ty, u kterých budou parametry silnice teprve stanoveny, tedy kapacitní silnici S5. S ohledem na tuto skutečnost MŽP požadovalo, aby byly v ZÚR LK řešeny všechny tři známé varianty, tedy tzv. jižní, severní a superseverní. Poslední jednání za účasti náměstka MŽP se konalo 9.2.2010 a bylo dohodnuto, že do následujícího projednání ZÚR LK budou v rámci koridoru kapacitní silnice S5 vstupovat na území Libereckého kraje dvě varianty (tzv. superseverní a severní) vycházející ze Studie proveditelnosti a účelnosti silnice R35 a to v podobě odpovídající této studii. Oba koridory byly navrženy jako území rezervy. Úpravy návrhu ZÚR LK, které vyplynuly z projednání stanovisek dotčených orgánů byly vyhodnoceny za významné nové skutečnosti, se kterými nebyly dotčené orgány seznámeny, proto byl Návrh ZÚR LK upraven a dne 12.11.2010 se konalo opakované společné jednání podle § 37 odst. 2. Současně proběhlo projednání Vyhodnocení vlivů ZÚR LK na udržitelný rozvoj území. (§ 37 odst.4). Vzhledem k opakování společného jednání byly

v návrhu ZÚR LK současně aktualizovány některé záměry. V zákonem stanovené lhůtě bylo obdrženo 23 stanovisek dotčených orgánů a sousedních krajů.

Obdržená stanoviska dotčených orgánů byla respektována, projednána. Z jednání byl vždy zpracován písemný záznam, který byl oběma stranami podepsán, případně byly uzavřeny dohody nad konkrétními body stanovisek.

V souladu s § 37 odst. 3 stavebního zákona byla opětovně nabídnuta konzultace sousedním státům. O opakovanou konzultaci k ZÚR LK projevilo zájem Saské státní ministerstvo životního prostředí. Konzultace proběhla 10.3.2011 za účasti zástupců ze Saského státního ministerstva pro životní prostředí a zemědělství, Regionálního plánovacího svazu Horní Lužice – Dolní Slezsko a Landkreisu Görlitz. Byla dohodnuta úprava výkresu širších vztahů v souladu s Regionálním plánem Horní Lužice – Dolní Slezsko. Zástupci Polska o konzultaci zájem neprojevili a písemně sdělili, že k dokumentaci ZÚR LK nemají připomínky.

ZÚR LK byla posouzena Ministerstvem pro místní rozvoj (dle ustanovení § 38 odst. 2 stavebního zákona) z hlediska zajištění koordinace využívání území zejména s ohledem na širší územní vztahy a mezinárodní závazky a z hlediska souladu s PÚR dopisem ze dne 3.6.2011. Dokumentace byla následně upravena na základě stanovisek, jednání a dohod s dotčenými orgány a požadavků Ministerstva pro místní rozvoj. Odstranění nedostatků dle § 38 odst. 4 bylo potvrzeno dopisem Ministerstva pro místní rozvoj dne 12.7.2011, čj. 18269/2011-81/b.

Dne 13.7.2011 byla dokumentace zveřejněna elektronicky na webu Libereckého kraje, v tištěné podobě byla k nahlédnutí ve vstupní hale Krajského úřadu Libereckého kraje a na obcích s rozšířenou působností resp. úřadech územního plánování. Dne 13.7.2011 bylo vyvěšeno na úřední desce Libereckého kraje Oznámení o konání veřejného jednání k ZÚR LK a byla odeslána na obce v Libereckém kraji žádost o vyvěšení tohoto Oznámení na úřední desky všech obcí LK. 15.7.2011 bylo odesláno oznámení o konání veřejného jednání k ZÚR LK dotčeným orgánům, ministerstvu, obcím Libereckého kraje, sousedním krajům a obcím sousedícím s Libereckým krajem. K oznámení veřejného projednání ZÚR LK byla též využita regionální média (televize, noviny).

Veřejné projednání ZÚR LK se konalo 12.9.2011. Do veřejného projednání a v jeho průběhu obdržel Krajský úřad Libereckého kraje, odbor územního plánování a stavebního řádu 131 námitek a připomínek. Na závěr veřejného projednání a následně byla uplatněna stanoviska dotčených orgánů k námitkám a připomínkám.

Pořizovatel vyhodnotil výsledky projednání a zpracoval návrh rozhodnutí o námitkách a vypořádání připomínek. Poté zaslal na Ministerstvo životního prostředí žádost o stanovisko vyhodnocení vlivů ZÚR LK na životní prostředí. Souhlasné stanovisko Ministerstva životního prostředí obdržel pořizovatel ZÚR LK 22.11.2011. Následně byly do odůvodnění doplněny informace vyplývající dle přílohy 4, římská II, odst. 1, písm. d) vyhlášky 500/2006 Sb. o územně analytických podkladech, územně plánovací dokumentaci a způsobu evidence územně plánovací činnosti.

Zásady územního rozvoje Libereckého kraje byly Krajským úřadem předloženy Zastupitelstvu Libereckého kraje k vydání.



## B. PŘEZKOUMÁNÍ SOULADU ZÁSAD ÚZEMNÍHO ROZVOJE LIBERECKÉHO KRAJE DLE § 40 ODST.1 STAVEBNÍHO ZÁKONA

### a) Soulad s Politikou územního rozvoje ČR

Vyhodnocení souladu ZÚR LK s Politikou územního rozvoje ČR 2008 (dále jen PÚR ČR) je podrobně uvedeno v Odůvodnění ZÚR LK, kapitole A.2.

Zde jsou uvedeny nejvýznamnější požadavky vyplývající z PÚR ČR pro Liberecký kraj.

ZÚR LK zpřesňuje rozvojovou oblast OB7 Liberec, rozvojovou osu OS3 Praha – Liberec – hranice ČR/Německo, Polsko a specifickou oblast SOB7 Krkonoše – Jizerské hory při respektování důvodů vymezení. V ZÚR LK jsou též promítnuty úkoly pro územní plánování vyplývající z PÚR ČR.

Z dopravní infrastruktury na úrovni PÚR ČR vyplývají požadavky na kapacitní silnice S4 – Bílý Kostel nad Nisou – Hrádek nad Nisou – hranice ČR, S5 – Úsek R10/R35 (Mnichovo Hradiště – Rádelský Mlýn) – Úlibice (E442), S11 – D8 – Děčín – česká Lípa – Svor – Bílý Kostel nad Nisou – Liberec – R35. Z železniční dopravy je PÚR ČR uložen k řešení koridor kombinované dopravy v trase Zawidów – Frýdlant – Liberec – Turnov – Mladá Boleslav – Praha.

Z technické infrastruktury republikového významu se týká koridor E10 – vedení VVN 400 kV Výškov – Cotějovice – Babylon a zdvojení stávajících vedení VVN 400 kV Výškov – Babalon a Babylon – Bezděčín.

V rámci PÚR ČR Kapitoly 7, Dalších úkolů pro územní plánování jsou vymezeny území, které vykazují zvýšené požadavky na změny v území, nebo vykazují vyšší míru problémů, zejména z hlediska udržitelného rozvoje. Tato území byla v ZÚR LK vymezena dle specifických kritérií.

### b) soulad s cíly a úkoly územního plánování

ZÚR jsou zpracovány v souladu s cíli územního plánování obsaženými v § 18 stavebního zákona:

- odst. 1 - Předpoklady pro výstavbu a pro udržitelný rozvoj území jsou vytvářeny komplexně obsahem ZÚR LK, především stanovením úkolů pro územní plánování v území rozvojových oblastí, rozvojových os a specifických oblastí.
- odst. 2 - Priority územního plánování Libereckého kraje a jednotlivé zásady uvedené v ZÚR LK na základě sledování společenského a hospodářského potenciálu rozvoje a v souladu s podmínkami koncepce ochrany a rozvoje přírodních, kulturních a civilizačních hodnot, které jsou upřesněny v ZÚR, směřují k dosažení obecně prospěšného souladu veřejných a soukromých zájmů na rozvoji území.
- odst. 3 - Koordinace veřejných a soukromých záměrů změn v území, výstavby a jiných činností ovlivňujících rozvoj území kraje je zabezpečena především stanovením úkolů pro územní plánování v jednotlivých zásadách stanovených v ZÚR LK, ochrana veřejných zájmů vyplývajících ze zvláštních právních předpisů je zabezpečena vymezením veřejně prospěšných staveb a veřejně prospěšných opatření v kapitole G a především zabezpečením právního postupu pořizování ZÚR LK, ve kterém byla právní ochrana prokázána.
- odst. 4 - Podmínky pro ochranu a rozvoj přírodních, kulturních a civilizačních hodnot, včetně urbanistického, architektonického a archeologického dědictví jsou zabezpečeny zásadami stanovenými v kapitole E. Ochrana krajiny jako podstatné složky prostředí života obyvatel a základ jejich totožnosti je zabezpečena stanovením úkolů pro územní plánování v kapitole F. Podmínky pro hospodárné využívání zastavěného území a zajištění ochrany nezastavěného území jsou předmětem zejména rozvojových oblastí, rozvojových os a specifických oblastí.
- odst. 5 - Tento cíl je převážně naplňován až v procesu územního rozhodování. Současně ZÚR LK vytváří v území podmínky pro snižování nebezpečí přírodních katastrof vymezením protipovodňové ochrany území a vymezením cílových charakteristik krajiny v kapitole.
- odst. 6 - ZÚR LK žádnou z částí svého řešení nebrání výjimečnému umístění technické infrastruktury na nezastavitelných pozemcích způsobem, který neznemožní jejich dosavadní užívání. Konkrétní naplnění tohoto cíle není předmětem řešení ZÚR LK

Návrh ZÚR řeší úkoly obsažené v § 19 stavebního zákona (odpovídající úrovni ZÚR) takto:

- odst. 1 písm. a) ZÚR se prioritně nezabývají naplněním tohoto úkolu, ale vycházejí z územně analytických podkladů obsahujících zjištění a vyhodnocení stavu a vývoje území, jeho hodnot, omezení změn v území z důvodu ochrany veřejných zájmů vyplývajících z právních předpisů nebo stanovených na základě zvláštních právních předpisů nebo vyplývajících z vlastností území, záměrů na provedení změn v území, zjišťování a vyhodnocování udržitelného rozvoje území a určení problémů k řešení,
- odst. 1 písm. b) ZÚR vymezením rozvojových oblastí a os, specifických oblastí, ploch a koridorů veřejné infrastruktury, územního systému ekologické stability, územních rezerv, upřesněním územních podmínek koncepce ochrany a rozvoje přírodních, kulturních a civilizačních hodnot a vymezením cílových charakteristik krajiny, a to včetně stanovení úkolů pro územní plánování v nich stanovuje koncepci rozvoje území,
- odst. 1 písm. c) je naplněna jako součást odůvodnění ZÚR LK a Vyhodnocení vlivů ZÚR na udržitelný rozvoj území, která je součástí odůvodnění ZÚR LK
- odst. 1 písm. d) ZÚR vymezením rozvojových oblastí a os, specifických oblastí, ploch a koridorů veřejné infrastruktury, územního systému ekologické stability, územních rezerv, upřesněním územních podmínek koncepce ochrany a rozvoje přírodních, kulturních a civilizačních hodnot a vymezením cílových charakteristik krajiny, a to včetně stanovení úkolů pro územní plánování v nich stanovují urbanistické a estetické požadavky na využívání a prostorové uspořádání území kraje a na jeho změny,
- odst. 1 písm. e) se přiměřeně naplňuje především upřesněním podmínek ochrany přírodních, kulturních a civilizačních hodnot
- odst. 1 písm. f) se nenaplnuje řešením ZÚR, protože v rámci procesu pořízení ZÚR nebyly shledány důvody pro stanovení pořadí změn v území,
- odst. 1 písm. g) vymezením protipovodňové ochrany území a cílových charakteristik krajiny napomáhá vytvářet v území podmínky pro snižování nebezpečí ekologických a přírodních katastrof
- odst. 1 písm. h) stanovením úkolů pro územní plánování ve vymezených rozvojových oblastech a osách, specifických oblastech, ale také zásadou Z56 a Z57, které jsou součástí podkapitoly Hospodářská základna kraje
- odst. 1 písm. i), j) vymezením rozvojových oblastí a os, specifických oblastí, upřesněním územních podmínek koncepce ochrany a rozvoje přírodních, kulturních a civilizačních hodnot a rovněž tak spolu s vymezením ploch a koridorů nadmístního významu k vytváření podmínek v území pro hospodárné vynakládání prostředků z veřejných rozpočtů na změny území
- odst. 1 písm. k) se naplňuje zejména zásadami Z61 – Z63 v podkapitole Zásady koncepce ochrany území a zvýšení jeho bezpečnosti
- odst. 1 písm. l) ZÚR LK nevymezuje asanační, rekonstrukční ani rekultivační zásahy do území,
- odst. 1 písm. m) je obsaženo ve Vyhodnocení vlivů ZÚR LK na udržitelný rozvoj území, které je součástí odůvodnění ZÚR,
- odst. 1 písm. n) upřesněním územních podmínek koncepce ochrany a rozvoje přírodních, kulturních a civilizačních hodnot a vymezením cílových charakteristik krajiny, a to včetně stanovení úkolů pro územní plánování v nich a kritérií a podmínek pro následné rozhodování o provedení změn v území napomáhá regulovat rozsah ploch pro využívání přírodních zdrojů,
- odst. 1 písm. o) v řešení ZÚR jsou uplatněny aktuální poznatky z oborů uvedených v tomto ustanovení,
- odst. 2 je obsaženo ve Vyhodnocení vlivů ZÚR na udržitelný rozvoj území, které je součástí odůvodnění ZÚR LK

### **c) Soulad s požadavky zákona č. 183/2006 o územním plánování a stavebním řádu a jeho prováděcích právních předpisů**

Při pořizování ZÚR LK bylo postupováno podle ustanovení § 36 až 40 stavebního zákona, za použití jeho příslušných přechodných ustanovení. Podrobně je postup pořízení ZÚR JMK popsán v kapitole A této části Odůvodnění ZÚR LK. Obsahová struktura ZÚR LK splňuje požadavky na obsah zásad územního rozvoje tak, jak jsou stanoveny stavebním zákonem a vyhláškou. Do odůvodnění ZÚR LK jsou zapracovány také části textu dle požadavků správního řádu.

**d) s požadavky zvláštních právních předpisů a se stanovisky dotčených orgánů podle zvláštních právních předpisů**

ZÚR LK respektuje limity využití území vyplývající ze zvláštních právních předpisů. Limity využití území zobrazitelné v měřítku ZÚR LK jsou zobrazeny v Koordinačním výkresu, který je součástí odůvodnění.

Z hlediska požadavků zvláštních právních předpisů se vyjadřovali jednotlivé dotčené orgány v rámci společného jednání, které se konalo 12.11.2010. Stanovisko uplatnily následující dotčené orgány.

1. Obvodní báňský úřad v Liberci
2. Hasičský záchranný sbor Libereckého kraje
3. Krajská hygienická stanice Liberec
4. Krajský úřad Libereckého kraje, odbor dopravy
5. Krajský úřad Libereckého kraje, odbor zemědělství a životního prostředí
6. Ministerstvo dopravy ČR
7. Ministerstvo kultury ČR
8. Vojenská ubytovací a stavební správa Praha
9. Vojenská ubytovací a stavební správa Pardubice
10. Ministerstvo průmyslu a obchodu ČR
11. Ministerstvo vnitra
12. Ministerstvo zemědělství ČR
13. Ministerstvo životního prostředí ČR
14. SCHKO Český ráj
15. SCHKO Jizerské hory
16. SCHKO Kokořínsko
17. SCHKO Lužické hory
18. Správa Krkonošského národního parku
19. Státní energetická inspekce, územní inspektorát pro Liberecký kraj
20. Ministerstvo práce a sociálních věcí

Stanoviska byla respektována a v případě 11 dotčených orgánů bylo dohodnuto výsledné řešení v ZÚR LK a to buď formou písemné dohody, nebo při jednání, ze kterého byl zpracován písemný záznam podepsaný oběma stranami. Projednávána byla stanoviska následujících dotčených orgánů

1. Krajský úřad Libereckého kraje, odbor dopravy
2. Krajský úřad Libereckého kraje, odbor zemědělství a životního prostředí
3. Ministerstvo dopravy ČR
4. Ministerstvo kultury ČR
5. Ministerstvo průmyslu a obchodu ČR
6. Ministerstvo zemědělství ČR
7. Ministerstvo životního prostředí ČR
8. SCHKO Český ráj
9. SCHKO Jizerské hory
10. SCHKO Kokořínsko
11. Správa Krkonošského národního parku

S Ministerstvem kultury byl řešen rozpor, který byl vyřešen v rámci jednání Ministerstva pro místní rozvoj, Ministerstva kultury a Ministerstva dopravy. Výsledek rozporu je v ZÚR LK respektován. Předmětem rozporu bylo znázornění železniční tratě Liberec – Praha a její charakteristika ve střetu s ochranným pásmem národní kulturní památky Sychrov.

Podrobně jsou stanoviska vypořádána v příloze tohoto Odůvodnění.

## C. PŘEHLED OBDRŽENÝCH NÁMITKEK K ZÚR LK

| č. | Podatel námítky              | Popis záměru                                   | rozhodnutí    |
|----|------------------------------|------------------------------------------------|---------------|
| 1  | Skuhrov                      | E13A - VVN do Železného Brodu                  | vyhovuje se   |
| 2  | Vítkovice                    | středisko cestovního ruchu                     | vyhovuje se   |
| 3  | Svor                         | E8B - VVN Nový Bor - Varnsdorf                 | nevyhovuje se |
| 4  | Mírová pod Kozákovem         | SOB8 Specifická oblast Český ráj sever         | nevyhovuje se |
| 5  | Dalešice                     | S5 - D01C - superseverní varianta              | vyhovuje se   |
| 7  | Nový Bor                     | E8B - VVN Nový Bor - Varnsdorf                 | vyhovuje se   |
| 8  | Skuhrov                      | S5 - D01C - superseverní varianta              | vyhovuje se   |
| 9  | Rychnov u Jablonce nad Nisou | S5 - D01C - superseverní varianta              | vyhovuje se   |
| 10 | Bradlecká Lhota              | S5 - D01C - superseverní varianta              | vyhovuje se   |
| 11 | Tanvald                      | Špičák - rozšíření areálu                      | nevyhovuje se |
| 18 | Brniště                      | přeložka silnic III. tř                        | nevyhovuje se |
| 24 | Smržovka                     | D07 - silnice I. tř. Jablonec - Tanvald        | nevyhovuje se |
| 25 | Semily                       | S5 - D01C - superseverní varianta              | vyhovuje se   |
| 26 | Semily                       | K30MB - USES Semily - Chuchelna                | vyhovuje se   |
| 27 | Semily                       | D31A - železnice Turnov - Košťálov             | nevyhovuje se |
| 30 | Stvolínky                    | D13 - silnice I/15 obchvat Stvolínky           | vyhovuje se   |
| 31 | Záhoří                       | S5 - D01C - superseverní varianta              | vyhovuje se   |
| 32 | Ralsko                       | těžba                                          | nevyhovuje se |
| 35 | Volfartice                   | D03 silnice I/13 Liberec - Děčín               | nevyhovuje se |
| 36 | Volfartice                   | P08 - protipovodňová ochrana                   | nevyhovuje se |
| 38 | Kozly                        | E4, E3 VVN Babylon – Česká Lípa, Děčín, Mělník | nevyhovuje se |
| 44 | Chuchelna                    | S5 - D01C - superseverní varianta              | vyhovuje se   |
| 45 | Nová Ves nad Nisou           | S5 - D01C - superseverní varianta              | vyhovuje se   |
| 46 | Horní Libchava               | D03 silnice I/13 Liberec - Děčín               | nevyhovuje se |
| 56 | Železný Brod                 | S5 - D01C - superseverní varianta              | vyhovuje se   |
| 57 | Železný Brod                 | protipovodňová ochrana                         | nevyhovuje se |
| 58 | Železný Brod                 | oblasti cestovního ruchu                       | nevyhovuje se |
| 59 | Stráž pod Ralskem            | těžba                                          | nevyhovuje se |
| 60 | Jablonec nad Nisou           | S5 - D01C - superseverní varianta              | vyhovuje se   |
| 61 | Holenice                     | S5 - D01B - severní varianta                   | nevyhovuje se |
| 62 | Turnov                       | S5 - D01B - severní varianta                   | nevyhovuje se |
| 63 | Turnov                       | II/283 - nová varianta silnice                 | nevyhovuje se |
| 64 | Turnov                       | D26 železnice Liberec - Praha                  | nevyhovuje se |
| 65 | Košťálov                     | D31A - železnice Turnov - Košťálov             | nevyhovuje se |
| 66 | Košťálov                     | ROB4 - Železný Brod - Semily                   | nevyhovuje se |
| 67 | Košťálov                     | S5 - D01C - superseverní varianta              | vyhovuje se   |
| 74 | Malá Skála                   | S5 - D01C - superseverní varianta              | vyhovuje se   |
| 76 | Rovensko pod Troskami        | S5 - D01B - severní varianta                   | nevyhovuje se |
| 79 | Radostaná pod Kozákovem      | D18D - silnice II/283 Semilsko - I/35          | nevyhovuje se |
| 80 | Radostaná pod Kozákovem      | S5 - D01B - severní varianta                   | nevyhovuje se |
| 81 | Mírová p. Kozákovem          | D18D - silnice II/283 Semilsko - I/35          | vyhovuje se   |
| 82 | Velký Valtinov               | silnice III. tř                                | vyhovuje se   |

|     |                                                   |                                                                           |                         |
|-----|---------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------|-------------------------|
| 83  | Liberec                                           | D16 - silnice II/272 Liberec - Osečná                                     | částečně se<br>vyhovuje |
| 84  | Liberec                                           | D38 - lanovka do Bedřichova                                               | vyhovuje se             |
| 85  | Liberec                                           | D42 - multifunkční tur.koridor                                            | nevyhovuje se           |
| 89  | Hodkovice nad<br>Mohelkou                         | D26 železnice Liberec - Praha                                             | nevyhovuje se           |
| 90  | Rokytnice nad Jizerou                             | Nový záměr - lanovka                                                      | nevyhovuje se           |
| 91  | Rokytnice nad Jizerou                             | LAPV                                                                      | vyhovuje se             |
| 92  | Osečná                                            | D17A, D16 - Silnice II/272 – Liberec -<br>Ralsko                          | částečně se<br>vyhovuje |
| 93  | XXXX - zástupce<br>veřejnosti                     | S5 - D01B - severní varianta                                              | částečně se<br>vyhovuje |
| 95  | Ralsko                                            | těžba - viz námitka č. 32                                                 | nevyhovuje se           |
| 99  | Jablonné v Podještědí                             | protipovodňová ochrana                                                    | nevyhovuje se           |
| 100 | Jablonné v Podještědí                             | turistika - přeshraniční spojení                                          | částečně se<br>vyhovuje |
| 101 | Jablonné v Podještědí                             | silnice Jablonné v.P. - Mimoň                                             | nevyhovuje se           |
| 102 | Jablonné v Podještědí                             | Z52 - obec s významným vlivem<br>ostatních uživatelů                      | nevyhovuje se           |
| 103 | Šimonovice                                        | D26 železnice Liberec - Praha                                             | nevyhovuje se           |
| 104 | XXXX - zástupce<br>veřejnosti                     | D07 - silnice I. tř. Jablonec - Tanvald                                   | nevyhovuje se           |
| 105 | Nová Ves nad Nisou                                | D07 - silnice I. tř. Jablonec - Tanvald                                   | nevyhovuje se           |
| 110 | Občanské sdruž.<br>Žižkův Vrch – zástupce<br>veř. | D11A - Jablonec západní tangenta                                          | nevyhovuje se           |
| 111 | Občanské sdruž.<br>Žižkův Vrch – zástupce<br>veř. | překladiště Jablonec                                                      | nesměruje k ZÚR<br>LK   |
| 112 | XXXX – zástupce<br>veřejnosti                     | D07 - silnice I. tř. Jablonec - Tanvald                                   | nevyhovuje se           |
| 113 | XXXX – zástupce<br>veřejnosti                     | D11A - Jablonec západní tangenta                                          | nevyhovuje se           |
| 119 | Slaná                                             | S5 - D01C - superseverní varianta +<br>D31A - železnice Turnov - Košťálov | částečně se<br>vyhovuje |
| 122 | Albrechtice v JH                                  | Špičák - rozšíření areálu                                                 | nevyhovuje se           |
| 124 | Harrachov                                         | LAPV                                                                      | vyhovuje se             |
| 125 | Harrachov                                         | Nový záměr - lanovka                                                      | nevyhovuje se           |
| 126 | Lomnice nad Popelkou                              | S5 - D01C - superseverní varianta                                         | vyhovuje se             |
| 127 | Pulečný                                           | S5 - D01C - superseverní varianta                                         | vyhovuje se             |
| 128 | Jilemnice                                         | LAPV, S5, rozvojové oblasti a osy aj.                                     | částečně se<br>vyhovuje |



## D. ROZHODNUTÍ O NÁMITKÁCH K ZÚR LK

### Námitka č.1:

**Podal:** Obec Skuhrov

**Č.j.** KULK 58816/2011

**Námitka:**

Nesouhlasíme s navrhovanou trasou koridoru pro umístění vedení VVN 110 kV.

Trasa vedení prochází nad stávajícími dvěma obytnými domy (2x 6 bytových jednotek) a nad pozemky určenými územním plánem obce k bytové zástavbě. Realizaci navrhované trasy koridoru by došlo k jejich znehodnocení.

**Rozhodnutí o námitce:** Námitce se vyhovuje.

**Odůvodnění rozhodnutí:**

Obec Skuhrov nesouhlasí s navrhovanou trasou koridoru VVN 110 kV.

V ZÚR LK je navržen koridor E13A – vedení VVN 110 kV, úsek odbočení ze stávajícího vedení do TR Železný Brod, který zasahuje na území obcí Dalešice, Malá Skála, Skuhrov a Železný Brod. Koridor prochází západně a jihozápadně od zastavěného území obce Skuhrov. Jedná se o veřejně prospěšnou stavbu. Důvodem vymezení je zvýšení kvality dodávky elektrické energie do severozápadní části rozvojové oblasti ROB4 Semily – Železný Brod (viz. *Odůvodnění kapitola D.2*).

V ZÚR LK v úvodu kapitoly D je uvedeno, že „Koridorem nadmístního významu se rozumí plocha vymezená pro umístění vedení dopravní a technické infrastruktury nebo opatření nestavební povahy, ve které nesmí být umístovány a povolovány takové stavby a činnosti, které by bránily navrženému budoucímu využití. Vymezení šířky koridorů dopravní a technické infrastruktury pro potřeby ZÚR LK se odvozuje z normových šířkových profilů tras nutných pro provoz a užívání, včetně jejich příslušných ochranných pásem, ve kterých ovlivňují využitelnost dotčených území. Šířky koridorů se lokálně zvyšují v přímé souvislosti s mírou současné neujasněnosti polohy trasy dopravní nebo technické infrastruktury uvnitř koridorů.“ V ZÚR LK se tedy nejedná o vymezení trasy, jak je uvedeno v připomínce, ale koridor pro umístění elektrického vedení.

Ve vazbě na územní plán je patrné, že koridor částečně zasahuje zastavěné území v blízkosti zemědělského areálu a také plochy určené k bydlení, které byly vymezeny změnou č.1 ÚPNSÚ Skuhrov. V současné době Skuhrov pořizuje nový územní plán, ve kterém i nadále počítá s využitím těchto ploch pro bydlení ve schodě se změnou č. 1 ÚPNSÚ.

V zásadě Z32 (kapitola energetika) je stanoven úkol pro územní plánování „Koordinovat, územně zpřesňovat a stabilizovat vedení koridorů v ÚPD dotčených obcí ve vzájemných návaznostech.“

Ministerstvo průmyslu a obchodu jako dotčený orgán uplatnilo následující stanovisko k námitce obce Skuhrov: Námitce lze vyhovět dílčí úpravou koridoru nebo pak alespoň trasy při územním plánování, příp. územním řízení, bude-li to technicky možné.

Koridor E13A – vedení VVN 110 kV, úsek odbočení ze stávajícího vedení do TR Železný Brod bude v blízkosti zemědělského areálu vymezen dále od zastavěného území. Obec si poté v rámci širokého koridoru vymezeného v ZÚR LK vyhledá v územním plánu vhodný koridor (trasu) pro vedení VVN 110 kV s ohledem na konkrétní podmínky, limity v území v obci a podmínkami dotčených orgánů.

### Námitka č. 2:

**Podal:** Obec Vítkovice

**Č.j.** KULK 63195/2011

**Námitka:**

Nezařazení obce mezi střediska cestovního ruchu.

**Odůvodnění námitky**

Z našeho pohledu, by naše obec měla být zařazena do středisek cestovního ruchu - SCR. Vítkovice jsou cílové místo rekreace. Správním územím Obce Vítkovice jsou také území Horní Mísečky, Zlaté Návrší, které jsou v cestovním ruchu jedny z nejvíce navštěvovaných míst v Krkonoších.

**Rozhodnutí o námitce:** Námitce se vyhovuje.

**Odůvodnění rozhodnutí:**

Obec Vítkovice požaduje zařazení obce mezi střediska cestovního ruchu.

Obec Vítkovice je zařazena do oblasti cestovního ruchu Krkonoše – Podkrkonoší, do podoblasti Krkonoše. Vítkovice spolu s Beneckem patří mezi obce, kde je vhodná vzájemná kooperace obou obcí. (Výše uvedené plyne ze schématu Cestovní ruch, kategorizace středisek a center cestovního ruchu). Z těchto dvou obcí bylo střediskem cestovního ruchu vybráno Benecko, které je s ohledem na počet obyvatel významnější. (Data pro vznik ZÚR LK sčítání obyvatel z roku 2001: počet trvale bydlících obyvatel – Benecko 1141, Vítkovice 392; data za rok 2008 z ÚAP LK 2010: počet trvale bydlících obyvatel – Benecko 1105, Vítkovice 409).

Dotčený orgán správa KRNAP uplatnila k námitce stanovisko, které navrhuje nezařazovat Obec Vítkovice mezi střediska cestovního ruchu. Zařazení dané obce do jedné z kategorií SCR není záležitostí požadavku dané obce, ale řídí se příslušnými kritérii, která jsou blíže specifikována v Odůvodnění ZÚR LK. Dále je nutno vzít v úvahu, že takovéto vymezení SCR nebylo posuzováno Vyhodnocením vlivu ZÚR LK na udržitelný rozvoj území.

Vzhledem k tomu, že dotčený orgán Správa KRNAP návrh nezařazovat Vítkovice mezi SCR odůvodňuje kritérii specifikovanými v Odůvodnění ZÚR LK, lze při vypořádání námítky vycházet pouze z toho, zda obec odpovídá kritériím stanovených v ZÚR LK pro zařazení do SCR nebo ne.

Dle Odůvodnění, zásada Z60, jsou za střediska cestovního ruchu (SCR) a příměstská střediska rekreace (PSR) navržena sídla s významnou rekreační funkcí – disponující ubytovacími kapacitami a sloužící jako oblast druhého bydlení. Mezi SCR a PSCR (polyfunkční střediska cestovního ruchu) byly zařazeny obce, které nebyly již zařazeny mezi nástupní a obslužná centra nebo polyfunkční středisko cestovního ruchu a splňovaly jedno z následujících kritérií:

- Počet lůžek v hromadných ubytovacích zařízeních (HUZ) v obci je min. 1,5 násobek trvale bydlících obyvatel
- min. 2000 potenciálních uživatelů území, počet lůžek OIR (objekty individuální rekreace) je min. 500 a počet lůžek v HUZ min. 200.

Data, která byla podkladem pro zpracování návrhu ZÚR LK jsou následující:  
počet lůžek v HUZ: Benecko – 1956, Vítkovice – 1500

Vítkovice s trvalým počtem obyvatel 392 a počtem lůžek v hromadných ubytovacích zařízeních 1500 splňují první kritérium a je tedy možné je zařadit mezi SCR.

Vyhodnocení vlivu ZÚR LK na udržitelný rozvoj se nezabývá konkrétním zařazením obcí mezi střediska cestovního ruchu, případná změna nemůže mít tedy vliv na obsah posuzování.

**Námitka č. 3:**

**Podal:** Obec Svor

**Č.j.** KULK 60193/2011

|                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                      |       |
|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------|
| <b>Námitka:</b> proti Koridory nadmístního významu – územní rezerva – E8B                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                            |       |
| Zastupitelstvo obce Svor zásadně nesouhlasí s umístěním kabelového vedení VVN 110 kV, úsek TR Nový Bor – hranice LK – TR Varnsdorf územní rezervy dle návrhu zásad územního rozvoje Libereckého kraje. V případě, že bude jednoznačně prokázána a doložena energetická potřeba vyplývající z potřeby Libereckého kraje je nutné s obcí Svor jednat o možných dalších variantních řešeních, která budou preferovat uložení kabelového vedení do země v celém území katastru obce Svor |       |
| RAJE                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                 | Podp. |

**Odůvodnění námitky:**

Z hlediska ochrany obyvatelstva

- možné ohrožení zdravotního stavu obyvatel obce

Z hlediska ochrany přírody

- velkoplošné odlesnění ploch – polomy, šíření škůdců,

- negativní ovlivnění krajinného rázu typického pro dotčenou lokalitu

- velkoplošné narušení vegetačního krytu

- narušení vodního režimu dotčených lokalit

- eroze, šíření invazivních rostlin

Z hlediska rozvoje cestovního ruchu a ekonomického rozvoje obce Svor

- negativní vliv na návštěvnost dotčené lokality a související ekonomické dopady způsobené omezením návštěvnosti katastru obce



**Rozhodnutí o námitce:** Námitce se nevyhovuje.

**Odůvodnění rozhodnutí:**

Obec Svor nesouhlasí s umístěním kabelového vedení VVN 110 kV, úsek TR Nový Bor – hranice LK – TR Varnsdorf. V případě prokázání a doložení energetické potřeby vyplývající z potřeb Libereckého kraje, bude obec Svor preferovat kabelové vedení v celém území katastru obce Svor.

V ZÚR LK je navržen koridor územní rezervy E8B – vedení VVN 110 kV, úsek TR Nový Bor – hranice LK – TR Varnsdorf, který zasahuje na území obcí Nový Bor, Radvanec a Svor. Důvodem vymezení je zvýšení kvality dodávky elektrické energie do Šluknovského výběžku. (viz. *odůvodnění kapitola D.2, zásada Z32*).

V prvním návrhu ZÚR LK zpracovaném v roce 2007 byl ke koridoru územní rezervy uveden úkol pro územní plánování c) zohlednit požadavek na kabelové vedení trasy. Na základě stanoviska Správy CHKO Lužické hory a jeho projednání došlo k úpravě úkolu na „preferovat podzemní kabelové vedení trasy ve zvláště chráněném území“. Na území obce Svor je většina koridoru v CHKO Lužické hory.

Dalším úkolem pro územní plánování je „územně koordinovat vazby na Šluknovský výběžek.“ Tato koordinace je zajištěna již na úrovni Zásad územního rozvoje Libereckého a Ústeckého kraje. Ústecký kraj v rámci projednání ZÚR LK s dotčenými orgány a sousedními kraji zaslal dne 3.12.2010 připomínky k návrhu ZÚR LK. V jedné z připomínek bylo požadováno, aby v ZÚR LK byl i nadále sledován koridor vedení 110 kV Nový Bor – Varnsdorf, který je v návrhu ZÚR LK vymezen jako koridor nadmístního významu – územní rezerva „E8B - vedení VVN 110 kV, úsek TR Nový Bor – hranice LK – TR Varnsdorf (územní rezerva)“. V návrhu ZÚR Ústeckého kraje je koridor vymezen rovněž jako územní rezerva pod označením ER8 – vedení VVN 110 kV TR Varnsdorf – TR Nový Bor, avšak bez specifikace technického řešení (nadzemní/podzemní).

Na záměr nadzemního el. vedení VVN 110 kV, úsek TR Nový Bor – hranice LK – TR Varnsdorf byla v letech 1999 – 2002 zpracována dokumentace o hodnocení vlivů na životní prostředí. Stanovisko Ministerstva životního prostředí bylo vydáno dne 23. 3. 2004 a bylo nesouhlasné. V závěru odůvodnění stanoviska je uvedeno: „Vzhledem ke skutečnosti, že výsledkem dosavadního procesu posuzování záměru je přinejmenším doložení možnosti variantního „technologického“ řešení – kabelizace, které teoreticky mnohem méně zatěžuje životní prostředí, nemůže být ke stávajícímu záměru nadzemního propojovacího vedení VVN, procházejícího přes CHKO Lužické hory, vydáno kladné stanovisko.“

V roce 2006 ČEZ Distribuce zpracovala studii Záložní napájení Šluknovského výběžku z distribuční soustavy 110 kV. Úvod studie obsahuje důvody potřeby sledovaného el. vedení. Citováno „Vzhledem ke skutečnosti, že zatížení celého výběžku již přesáhlo přenosové možnosti stávajícího dvojvedení 35 kV, nelze již tímto vedením z lokality Č. Kamenice zajistit bezpečnou a trvalou dodávku el. energie do Šluknovského výběžku. V případě vážnějšího poškození přírodního dvojvedení 110 kV (přerušení obou linek, nebo pád stožáru) hrozí několikahodinové, ale i několikadenní přerušení dodávky do větší části této oblasti.“

V námitce je uvedeno, že obec Svor zásadně nesouhlasí s umístěním kabelového vedení VVN 110 kV úsek TR Nový Bor – hranice LK – TR Varnsdorf. Vymezením koridoru územní rezervy nedochází k umístění samotné stavby (v tomto případě kabelového vedení VVN 110 kV). Dle § 36, odst. 1 zákona č. 183/2006 o územním plánování a stavebním řádu, se jedná o koridor, s cílem prověřit možnosti budoucího využití území, jehož dosavadní využití nesmí být měněno způsobem, který by znemožnil nebo podstatně ztížil prověřované budoucí využití.

V námitce je také uvedeno, že v případě prokázání a doložení energetické potřeby vyplývající z potřeby Libereckého kraje je nutné s obcí Svor jednat o možných variantních řešeních, která budou

preferovat uložení kabelového vedení do země v celém území katastru obce Svor. Obec tedy za určitých podmínek připouští umístění el. vedení na území své obce. Podmiňuje to prokázáním a doložením energetické potřeby vyplývající z potřeby Libereckého kraje a následným jednáním s obcí. Jak z odůvodnění ZÚR LK, tak z dalších materiálů zpracovaných k tomuto plánovanému el. vedení (dokumentace EIA, studie Záložní napájení Šluknovského výběžku z distribuční soustavy 110 kV) je zřejmé, že energetická potřeba vyplývá z potřeby Šluknovského výběžku, tj. Ústeckého kraje. Potřebností záměru se zabývala studie Záložní napájení Šluknovského výběžku z distribuční soustavy 110 kV. Územně plánovací dokumentace neřeší následná jednání ke konkrétním záměrům, jak požaduje námitka.

Politika územního rozvoje ČR v prioritě (28) říká: „Pro zajištění kvality života obyvatel zohledňovat nároky dalšího vývoje území, požadovat jeho řešení ve všech potřebných dlouhodobých souvislostech, včetně nároků na veřejnou infrastrukturu.“ Toto je uloženo pro všechny stupně územního plánování bez ohledu na správní hranice krajů nebo obcí. Tedy i v případě, že řešené elektrické vedení je vyvoláno potřebou Ústeckého kraje, musí se jím Liberecký kraj zabývat a spolupracovat na zajištění kvality obyvatel ve Šluknovském výběžku.

Ministerstvo průmyslu a obchodu jako dotčený orgán uplatnilo následující stanovisko k této námitce: „Námitce nelze vyhovět. Podmínka prokázání potřeby stavby vyplývající z energetických potřeb Libereckého kraje odporuje účelu Politiky územního rozvoje ČR a hned několika požadavků, zásad územního rozvoje, např. požadavku respektovat energetické územní vazby na sousední kraje a je společensky nepřijatelná. Podle odborné studie je z technického a ekonomického hlediska prakticky proveditelná pouze varianta nadzemního vedení. Při územním plánování lze pak řešit pouze dílčí úpravy trasy v rámci koridoru s ohledem na minimalizaci střetů se zájmy obce.“

K odůvodnění námitky lze uvést následující. Z hlediska ochrany přírody i ochrany obyvatelstva se vyjadřují dotčené orgány, které hájí veřejné zájmy na základě jím příslušného zákona. Před realizací bude zpracována dokumentace o hodnocení vlivu na životní prostředí (EIA), která posoudí konkrétní vlivy daného záměru. Z hlediska rozvoje cestovního ruchu a ekonomického rozvoje obce Svor se obec domnívá, že dojde k negativnímu vlivu na návštěvnost dotčené lokality, omezení návštěvnosti obce což bude mít ekonomické dopady. Tento vliv v případě realizace stavby nelze vyloučit, ale v případě umístění stavby mimo zastavěné území, lze předpokládat vliv méně významný a v případě podzemního vedení i minimální. Koridor územní rezervy nicméně nepřipouští realizaci stavby, a tedy nemůže mít negativní vliv na rozvoj cestovního ruchu, na obyvatelstvo nebo na přírodu.

Územní rezerva, kterou je vymezen koridor pro toto el. vedení není rámcem pro povolení stavby a proto bez aktualizace ZÚR LK (změny koridoru územní rezervy na koridor technické infrastruktury) není možná realizace podzemního ani nadzemního vedení v tomto koridoru.

#### **Námitka č. 4:**

**Podal:** Obec Mírová pod Kozákovem

**Č.j.** KULK 61996/2011

#### **Námitka:**

Zastupitelstvo obce Mírová pod Kozákovem zásadně nesouhlasí s návrhem Zásad územního rozvoje Libereckého kraje na území obce Mírová pod Kozákovem.

Zastupitelstvo obce Mírová pod Kozákovem na veřejném zasedání konaném 21.7.2011 jednomyslně rozhodlo, že nesouhlasí, aby obec Mírová pod Kozákovem byla zařazena jako celek do specifické oblasti Český ráj sever SOB 8 a žádají, aby část obce Mírová pod Kozákovem, která není v CHKO Český ráj, byla zařazena do rozvojové oblasti ROB3 – Rozvojová oblast Turnov.

Zastupitelstvo obce Mírová pod Kozákovem nesouhlasí, aby byl zastaven rozvoj naší obce.

Při zakládání CHKO Český ráj na území naší obce nás MŽP ubezpečilo, že nebude život a další rozvoj obce z titulu zřízení CHKO na části obce nijak omezen.

**Rozhodnutí o námitce:** Námitce se nevyhovuje.

#### **Odůvodnění rozhodnutí:**

Obec Mírová pod Kozákovem nesouhlasí se zařazením do specifické oblasti SOB8 český ráj sever a požaduje část obce, která není v CHKO Český ráj zařadit do rozvojové oblasti ROB3.

Obec Mírová pod Kozákovem je v ZÚR LK zařazena do specifické oblasti SOB8 Český ráj sever. Do specifických a rozvojových oblastí je v ZÚR LK vždy zařazena celá obec, nejsou tedy děleny podle hranic různých limitů území.

Specifické oblasti se vymezují v územích, ve kterých se v porovnání s ostatním územím kraje dlouhodobě projevují problémy z hlediska udržitelného rozvoje území. Přitom se jedná o území se specifickými hodnotami anebo se specifickými problémy (viz. *Odůvodnění kapitola C*).

ZÚR LK Odůvodnění uvádí k SOB8 - Důvody vymezení: V oblasti je vysoká koncentrace přírodních a kulturních hodnot na malém území s vysokou atraktivitou pro cestovní ruch. Poloha mezi rozvojovými oblastmi Liberec, Turnov, Semily – Železný Brod představuje potenciál dalšího zvyšování tlaků na území a riziko pro udržitelný rozvoj.

Ve specifické oblasti disponující kvalitním životním prostředím se projevuje vysoká intenzita bytové výstavby s vysokým přírůstkem trvale bydlících obyvatel. Oblast má dobré rozvojové předpoklady.

Na území obce Mírová pod Kozákovem se nachází významná část CHKO Český ráj, jedná se zejména o Klokočské a Betlémské skály, Měsíční údolí na svahu Kozákova. Velká část obce je řazena mezi krajinu unikátní, která je blíže specifikována v zásadě Z66. Lze tedy obec Mírová pod Kozákovem oprávněně považovat za území s vysokou koncentrací přírodních a kulturních hodnot na malém území a vysokou atraktivitou pro cestovní ruch.

Obec splňuje i další předpoklad pro zařazení do SOB8 a to: „Ve specifické oblasti disponující kvalitním životním prostředím se projevuje vysoká intenzita bytové výstavby s vysokým přírůstkem trvale bydlících obyvatel. Oblast má dobré rozvojové předpoklady.“ Od roku 2001 do roku 2010 vzrostl počet trvale bydlících obyvatel o 18,6 % (data ČSÚ). V letech 2001-2008 bylo dokončeno 35 bytů v bytových nebo rodinných domech (data ČSÚ).

Zařazením obce do specifické oblasti nemá dojít k zastavení rozvoje obce, jak je uváděno v námitce. I ve specifické oblasti SOB8 se předpokládá a je žádoucí udržitelný rozvoj. Toto plyne např. z úkolu pro územní plánování c) „Regulačními nástroji územního plánování zajistit koncepční a koordinovaný rozvoj obcí v sídelní struktuře“.

Zařazením obce do Specifické oblasti nedochází ani k rozšíření limitů území. Není tím rozšiřováno CHKO ani přenášeny požadavky platné na území CHKO mimo něj.

Jedním z úkolů pro územní plánování je „Zajistit ochranu hodnot území jejich optimálním využíváním“ (úkol b). Tento úkol by měl zajistit vysokou atraktivitu území i do budoucna.

ZÚR LK Odůvodnění uvádí k ROB3 – Rozvojová oblast s výhodnými geomorfologickými podmínkami, dobrou dopravní dostupností a relativně kvalitní technickou infrastrukturou disponuje volnými plochami pro rozvoj podnikatelských zón (některé již ve výstavbě).

Obec Mírová pod Kozákovem nemá vyhovující podmínky pro zařazení do rozvojové oblasti ROB3 Turnov. Obcí neprochází silnice I. třídy ani železnice. Silnice II. třídy prochází převážně sevřeným údolím. Reliéf obce je velmi členitý a tím málo vhodný pro rozvojové plochy většího významu.

Naopak se jedná o území s řadou přírodních hodnot, které svým charakterem je blíže specifické oblasti, do které je obec v ZÚR LK zařazena. Důvody zařazení jsou uvedeny výše.

Správa CHKO Český ráj k námitce uplatnila následující stanovisko:

Příslušností území obce Mírová pod Kozákovem do oblasti CHKO Český ráj není v žádném případě zastaven rozvoj území obce. Příslušnost území do SOB8 Český ráj sever neznámá rozšíření území CHKO Český ráj, část obce nacházející se mimo území CHKO se bude mimo území CHKO nacházet i nadále. Popisovanou stagnací rozvoje obce Mírová pod Kozákovem lze přisoudit absenci územního plánu.

Z námitky vyplývá, že obec nesouhlasí s tím, aby Správa CHKO Český ráj omezovala rozvoj obce. Správa CHKO je z hlediska ochrany příslušná se vyjadřovat pouze na území CHKO, které zasahuje pouze část obce Mírová pod Kozákovem. Pro podporu tohoto faktu bude upraven úkol pro územního plánování a) v zásadě Z15 z původního „Vytvářet územní podmínky ... území v souladu s podmínkami **CHKO Český ráj**, vyloučit ...“ na „Vytvářet územní podmínky ... území v souladu s podmínkami **ochrany přírody**, vyloučit umisťování aktivit s negativním vlivem na životní prostředí a na hodnoty území.“

### **Námitka č.5:**

**Podal:** Obec Dalešice

Č.j. KULK 62645/2011

**Námitka:**

**VYŘAZENÍ SUPERSEVERNÍ VARIANTY RYCHLOSTNÍ KOMUNIKACE R35  
Z NÁVRHU ZÁSAD ÚZEMNÍHO ROZVOJE LIBERECKÉHO KRAJE.**

**Odůvodnění námitky:**

OBECNÍ ZASTUPITELSTVO V DALEŠICÍCH ZAUJALO NESOUHLAS S TOUTO  
VARIANTOU, KTERÁ JE NEJDRAŽŠÍ, NEJMÉNĚ EFEKTIVNÍ A PRO OBYVATELE  
OBCE BY ZNAMENALA ZHORŠENÍ KVALITY OVZDUŠÍ A TÍM I SNÍŽENÍ  
KVALITY BYDLENÍ A SNÍŽENÍ CEN POZEMKŮ A NEMOVITOSTÍ V OBCI.  
V OBCI BY SE ZASTAVIL ROZVOJ CESTOVNÍHO RUCHU A VÝSTAVBY  
NOVÝCH RODINNÝCH DOMŮ.

**Rozhodnutí o námitce:** Námitce se vyhovuje.

**Odůvodnění rozhodnutí:**

V ZÚR LK je navržen koridor územní rezervy D01C – kapacitní silnice S5, úsek Rádelský mlýn – Semily – hranice LK, který zasahuje mimo jiné na území obce Dalešice. Jedná se o jednu ze tří zvažovaných variant, které jsou zahrnuty v Politice územního rozvoje České republiky 2008 (dále jen PÚR ČR 2008). Další varianta kapacitní silnice S5 je v ZÚR LK vymezena jako územní rezerva D01B, úsek Ohrazenice – Turnov – Rovensko pod Troskami – hranice LK. Nové úseky třetí varianty kapacitní silnice S5 jsou mimo území Libereckého kraje. Důvodem vymezení silnice vycházející z PÚR ČR je zkvalitnění silničního spojení Hradec Králové – Liberec.

V rámci ZÚR LK jsou uvedeny v Odůvodnění ZÚR LK následující důvody pro tento záměr: zlepšení přístupnosti ROB1 Liberec (OB7 dle PÚR ČR) v rámci celostátních dopravních vztahů, zlepšení dopravních vazeb v rámci rozvojových oblastí ROB3 Turnov a ROB4 Železný Brod – Semily, řešení se problematikou připojení Semilska na vyšší dopravní síť, zkrácení časové dostupnosti do Liberce, snížení negativních dopadů silniční dopravy na zastavěné území.

Koridor kapacitní silnice S5 je vymezen v PÚR ČR 2008 v úseku R10/R35 (Mnichovo Hradiště – Rádelský mlýn) – Úlibice. Ustanovení § 31, odst. 4 zákona č. 183/2006 o územním plánování a stavebním řádu říká „politika územního rozvoje je závazná pro pořizování a vydávání zásad územního rozvoje, územních plánů, regulačních plánů a pro rozhodování v území“. Je tedy zřejmé, že kapacitní silnice S5 musela být v ZÚR LK řešena.

Varianta, která je předmětem námitky byla do návrhu ZÚR LK přidána po prvním společném jednání na základě projednání stanoviska Ministerstva životního prostředí (dále jen MŽP), které ve stanovisku k prvnímu návrhu ZÚR LK (2007) nesouhlasilo s vymezením silnice v úseku Turnov – Jičín – Úlibice. První návrh ZÚR LK (2007) respektoval PÚR ČR 2006 která vymezovala rychlostní silnici R35 v úseku Turnov – Jičín – Úlibice.

MŽP při jednáních ke stanovisku uplatněném k prvnímu návrhu ZÚR LK (2007) vycházelo z úvah, že na základě schválené PÚR ČR 2008 (schválená 20.7.2009) musí být v ZÚR LK zahrnuty všechny možné varianty řešené v PÚR ČR 2008 a prověřované územní studií, jejíž pořízení PÚR ČR 2008 uložila jako úkol pro ministerstva a jiné ústřední správní úřady (*Územní studií, která zohlední požadavky udržitelného rozvoje území, provést výběr koridoru kapacitní silnice s ohledem na území CHKO Český ráj a lokality soustavy Natura 2000 a stanovit požadované podmínky jeho územní ochrany*). PÚR ČR 2008 v čl. (114) vymezila koridor kapacitní silnice S5 v úseku R/10/R35 (Mnichovo Hradiště – Rádelský mlýn) – Úlibice.

Úkoly územního plánování v PÚR ČR 2008 v čl. (80) ukládají v bodě a) krajům v zásadách územního rozvoje upřesnit vymezení ploch a koridorů dopravní infrastruktury, při respektování důvodů vymezení a kritérií a podmínek pro rozhodování. V souladu s tímto bodem lze v ZÚR LK vymezit v rámci velmi širokého koridoru stanoveného v PÚR ČR 2008 jeden i více užších koridorů.

Úkoly územního plánování v PÚR ČR 2008 v čl. (80) ukládají v bodě b) příslušným krajům a obcím zajistit územní ochranu vymezených koridorů a ploch, případně územní rezervou.

Na základě požadavku a následné dohody s MŽP byly v návrhu ZÚR LK zapracovány 2 varianty koridoru kapacitní silnice a to územní rezervou. Podkladem ke zpřesnění koridoru do ZÚR LK byla Studie proveditelnosti a účelnosti silnice R35, kterou zpracovala firma Valbek v roce 2009.

V rámci veřejného projednání byla podána řada námitek a připomínek. Dotčené orgány k nim uplatnily svá stanoviska.

Ministerstvo dopravy k námitkám a připomínkám týkajícím se tzv. superseverního koridoru uvedlo:

MD jednoznačně považuje z předkládaných variant Studie proveditelnosti a účelnosti silnice R35 (Valbek, 2009) za nejvhodnější z hlediska směrového vedení a ekonomické náročnosti severní variantu, která je vymezena v PÚR ČR z roku 2008 jako kapacitní silnice. Superseverní varianta by měla nejmenší dopravní zatížení při zcela extrémních finančních nákladech. Bez možnosti etapizace výstavby je její realizace prakticky vyloučená. MD tuto variantu nikdy nesledovalo.

MŽP k námitkám a připomínkám týkající se kapacitní silnice S5 v obou variantách uvedlo:

Konečný výběr varianty vedení koridoru silnice R35 (S5) je na rozhodnutí Libereckého kraje. MŽP vystupuje v procesu výběru konečné varianty pouze jako dotčený orgán státní správy, tzn. že se vyjadřuje pouze k tomu, zda a za jakých podmínek jsou z hlediska kompetencí MŽP jednotlivé varianty přijatelné a realizovatelné.

Severní varianta vedení koridoru silnice R35 je pro MŽP možná pouze za podmínek důsledného dodržování environmentálních kritérií a požadavků složkových zákonů ochrany životního prostředí. Nad preferencí severní varianty vedení koridoru panuje v současné době shoda Ministerstva dopravy ČR, Ministerstva životního prostředí ČR a Krajského úřadu Libereckého kraje.

K superseverní variantě vedení koridoru silnice R35 obdrželo MŽP zásadní nesouhlas patnácti obcí, které uvádějí, že superseverní varianta koridoru silnice R35 omezí obce nacházející se v blízkosti uvažovaného trasování koridoru, a to zejména zablokováním územního rozvoje v katastrech těchto obcí. V neposlední řadě je také z posuzovaných variant investičně nejnákladnější, a to i z hlediska provozních nákladů a nákladů na pozdější údržbu komunikace. Tato trasa také prochází krajinářsky hodnotným územím a přímo zasahuje do některých chráněných území. MŽP se důkladně zabývá všemi obdrženými připomínkami a námitkami a považuje řadu z nich za opodstatněné.

Z vyjádření dotčených orgánů nevyplývá požadavek na ponechání tzv. superseverní varianty v ZÚR LK. Vymezením pouze tzv. severní varianty v ZÚR LK je zajištěn soulad s PÚR ČR. Zastupitelstvo Libereckého kraje na svém zasedání dne 30.3.2010 schválilo doporučení „Ministerstvu dopravy územní stabilizaci "severního koridoru" pro trasu rychlostní silnice R 35 v úseku Turnov - Ktová, hranice Libereckého kraje (- Úlibice)". Tzv. superseverní varianta byla v rámci vyhodnocení vlivu ZÚR LK na udržitelný rozvoj vyhodnocena jako méně vhodná. Všechny dotčené obce v rámci veřejného projednání ZÚR LK vyslovily nesouhlas s tzv. superseverní variantou. Není tedy žádný důvod tuto variantu dále sledovat.

### **Námitka č. 7:**

**Podal:** Město Nový Bor

**Č.j.** KULK 63193/2011

#### **Námitka:**

Město Nový Bor a Městský úřad Nový Bor, odbor životního prostředí požadují, aby stavba vedení VVN 110 kV z Nového Boru přes CHKO Lužické hory pro zásobování Šluknovského výběžku elektrickou energií, byla i nadále ponechána v Návrhu zásad územního rozvoje Libereckého kraje v územní rezervě v koridoru podzemního vedení VVN 110 kV. Takto je tato stavba uvedena ve výkresu č. 2 – výkres ploch a koridorů nadmístního významu včetně ÚSES – koridor E8B – vedení VVN 110 kV, úsek TR Nový Bor – hranice LK – TR Varnsdorf. Nadzemní vedení této stavby připouštíme pouze v úseku Česká Lípa – TR Nový Bor.

**Rozhodnutí o námitce:** Námitce se vyhovuje.

#### **Odůvodnění rozhodnutí:**

Město Nový Bor v připomínce požaduje, aby stavba vedení VVN 110 kV z Nového Boru přes CHKO Lužické hory pro zásobování Šluknovského výběžku elektrickou energií byla i nadále ponechána v Zásadách územního rozvoje Libereckého kraje v územní rezervě v koridoru podzemního vedení.

Zásady územního rozvoje Libereckého kraje v zásadě Z32 vymezují koridor nadmístního významu – územní rezerva E8B vedení VVN 110 kV, úsek TR Nový Bor – hranice LK – TR Varnsdorf. V úkolech pro územní plánování je uvedeno, že se má preferovat podzemní kabelové vedení trasy ve zvláště chráněném území. Ve výkresu č. 2 plocha koridorů nadmístního významu, včetně ÚSES je koridor zobrazen jako územní rezerva koridoru pro umístění podzemních vedení VVN 110 kV.

**Námítka č. 8:****Podal:** Obec Skuhrov**Č.j.** KULK 64119/2011**Námítka:****Věc:** Námítka k návrhu Zásad územního rozvoje LK**Stanovisko k superseverní variantě R 35 a jejímu ochrannému pásmu**

Obec Skuhrov trvá na svém stanovisku ve výše uvedené věci, které bylo zasláno KÚ LK dne 2.9.2009 a jehož kopii přikládám.

V souvislosti s uvedenou záležitostí nesouhlasíme ani s vytyčením ochranného pásma R 35 v katastru naší obce.

**Příloha námítky:****Věc:** Stanovisko Zastupitelstva obce Skuhrov k superseverní variantě R 35

Zastupitelstvo obce Skuhrov posoudilo na svém zasedání dne 2.9.2009 trasu superseverní varianty R 35 v úseku Rychnov n. Nis. – Železný Brod a vyjádřilo svůj zásadní nesouhlas s její výstavbou. Představuje obrovský zásah do životního prostředí a finanční náklady jsou nesmyslně vysoké. Prochází cennými přírodními útvary, zejména malebným údolím Jizery a přírodním parkem Maloskalsko a její výstavbou a následným provozem budou obě lokality značně narušeny a znehodnoceny. Problematická a finančně nákladná bude i zimní údržba. Diskutabilní jsou i otázky údržby mostů, provozu tunelů, stavební logistiky, velké likvidace lesních porostů a celkově výrazná změna krajiny.

Víme, že silniční doprava ve směru Jičín, Hradec Králové a dále je v současnosti již neúnosná a je třeba ji neprodleně řešit. Za nejvýhodnější způsob tohoto řešení považujeme variantu severní, která rámcově kopíruje trasu dosavadní a je ekonomicky nejméně náročná. Domníváme se, že jižní koridor situaci neřeší, protože nebude dostatečně využíván a náklady na jeho výstavbu nebudou odpovídat jeho využití.

**Rozhodnutí o námitce:** Námitce se vyhovuje.**Odůvodnění rozhodnutí:**

V námitce obce Skuhrov zasláné 23.8.2011 je uvedeno, že obec Skuhrov trvá na svém stanovisku k superseverní variantě R35 a jejímu ochrannému pásmu. V této souvislosti také nesouhlasí s vytyčením ochranného pásma R35 v katastru obce Skuhrov. V příloze bylo zasláno stanovisko zastupitelstva obce ze zasedání 2.9.2009, kdy byl vyjádřen nesouhlas obce s výstavbou superseverní variantou R35.

Z dopisu a jeho přílohy lze dovodit, že námitka je směřována proti koridoru kapacitní silnice S5, úsek Rádelský mlýn – Semily – hranice LK.

V ZÚR LK je navržen koridor územní rezervy D01C – kapacitní silnice S5, úsek Rádelský mlýn – Semily – hranice LK. Jedná se o jednu ze tří zvažovaných variant, které jsou zahrnuty v Politice územního rozvoje České republiky 2008 (dále jen PÚR ČR 2008). Další varianta kapacitní silnice S5 je v ZÚR LK vymezena jako územní rezerva D01B, úsek Ohrazenice – Turnov – Rovensko pod Troskami – hranice LK. Nové úseky třetí varianty kapacitní silnice S5 jsou mimo území Libereckého kraje. Důvodem vymezení silnice vycházející z PÚR ČR je zkvalitnění silničního spojení Hradec Králové – Liberec.

V rámci ZÚR LK jsou uvedeny v Odůvodnění ZÚR LK následující důvody pro tento záměr: zlepšení přístupnosti ROB1 Liberec (OB7 dle PÚR ČR) v rámci celostátních dopravních vztahů, zlepšení dopravních vazeb v rámci rozvojových oblastí ROB3 Turnov a ROB4 Železný Brod – Semily, řešení se problematikou připojení Semilská na vyšší dopravní síť, zkrácení časové dostupnosti do Liberce, snížení negativních dopadů silniční dopravy na zastavěné území.

Koridor kapacitní silnice S5 je vymezen v PÚR ČR 2008 v úseku R10/R35 (Mnichovo Hradiště – Rádelský mlýn) – Úlibice. Ustanovení § 31, odst. 4 zákona č. 183/2006 o územním plánování a stavebním řádu říká „politika územního rozvoje je závazná pro pořizování a vydávání zásad územního rozvoje, územních plánů, regulačních plánů a pro rozhodování v území“. Je tedy zřejmé, že kapacitní silnice S5 musela být v ZÚR LK řešena.

Varianta, která je předmětem námítky byla do návrhu ZÚR LK přidána po prvním společném jednání na základě projednání stanoviska Ministerstva životního prostředí (dále jen MŽP), které ve stanovisku k prvnímu návrhu ZÚR LK (2007) nesouhlasilo s vymezením silnice v úseku Turnov – Jičín – Úlibice.



První návrh ZÚR LK (2007) respektoval PÚR ČR 2006 která vymezovala rychlostní silnici R35 v úseku Turnov – Jičín – Úlibice.

MŽP při jednáních ke stanovisku uplatněném k prvnímu návrhu ZÚR LK (2007) vycházelo z úvah, že na základě schválené PÚR ČR 2008 (schválená 20.7.2009) musí být v ZÚR LK zahrnuty všechny možné varianty řešené v PÚR ČR 2008 a prověřované územní studií, jejíž pořízení PÚR ČR 2008 uložila jako úkol pro ministerstva a jiné ústřední správní úřady (*Územní studií, která zohlední požadavky udržitelného rozvoje území, provést výběr koridoru kapacitní silnice s ohledem na území CHKO Český ráj a lokality soustavy Natura 2000 a stanovit požadované podmínky jeho územní ochrany*). PÚR ČR 2008 v čl. (114) vymezila koridor kapacitní silnice S5 v úseku R/10/R35 (Mnichovo Hradiště – Rádelský Mlýn) – Úlibice.

Úkoly územního plánování v PÚR ČR 2008 v čl. (80) ukládají v bodě a) krajům v zásadách územního rozvoje upřesnit vymezení ploch a koridorů dopravní infrastruktury, při respektování důvodů vymezení a kritérií a podmínek pro rozhodování. V souladu s tímto bodem lze v ZÚR LK vymezit v rámci velmi širokého koridoru stanoveného v PÚR ČR 2008 jeden i více užších koridorů.

Úkoly územního plánování v PÚR ČR 2008 v čl. (80) ukládají v bodě b) příslušným krajům a obcím zajistit územní ochranu vymezených koridorů a ploch, případně územní rezervou.

Na základě požadavku a následné dohody s MŽP byly v návrhu ZÚR LK zapracovány 2 varianty koridoru kapacitní silnice a to územní rezervou. Podkladem ke zpřesnění koridoru do ZÚR LK byla Studie proveditelnosti a účelnosti silnice R35, kterou zpracovala firma Valbek v roce 2009.

V rámci veřejného projednání byla podána řada námitek a připomínek. Dotčené orgány k nim uplatnily svá stanoviska.

Ministerstvo dopravy k námitkám a připomínkám týkajícím se tzv. superseverního koridoru uvedlo:

MD jednoznačně považuje z předkládaných variant Studie proveditelnosti a účelnosti silnice R35 (Valbek, 2009) za nejvhodnější z hlediska směrového vedení a ekonomické náročnosti severní variantu, která je vymezena v PÚR ČR z roku 2008 jako kapacitní silnice. Superseverní varianta by měla nejmenší dopravní zatížení při zcela extrémních finančních nákladech. Bez možnosti etapizace výstavby je její realizace prakticky vyloučená. MD tuto variantu nikdy nesledovalo.

MŽP k námitkám a připomínkám týkající se kapacitní silnice S5 v obou variantách uvedlo:

Konečný výběr varianty vedení koridoru silnice R35 (S5) je na rozhodnutí Libereckého kraje. MŽP vystupuje v procesu výběru konečné varianty pouze jako dotčený orgán státní správy, tzn. že se vyjadřuje pouze k tomu, zda a za jakých podmínek jsou z hlediska kompetencí MŽP jednotlivé varianty přijatelné a realizovatelné.

Severní varianta vedení koridoru silnice R35 je pro MŽP možná pouze za podmínek důsledného dodržování environmentálních kritérií a požadavků složkových zákonů ochrany životního prostředí. Nad preferencí severní varianty vedení koridoru panuje v současné době shoda Ministerstva dopravy ČR, Ministerstva životního prostředí ČR a Krajského úřadu Libereckého kraje.

K superseverní variantě vedení koridoru silnice R35 obdrželo MŽP zásadní nesouhlas patnácti obcí, které uvádějí, že superseverní varianta koridoru silnice R35 omezí obce nacházející se v blízkosti uvažovaného trasování koridoru, a to zejména zablokováním územního rozvoje v katastrech těchto obcí. V neposlední řadě je také z posuzovaných variant investičně nejnákladnější, a to i z hlediska provozních nákladů a nákladů na pozdější údržbu komunikace. Tato trasa také prochází krajinářsky hodnotným územím a přímo zasahuje do některých chráněných území. MŽP se důkladně zabývá všemi obdrženými připomínkami a námitkami a považuje řadu z nich za opodstatněné.

Z vyjádření dotčených orgánů nevyplývá požadavek na ponechání tzv. superseverní varianty v ZÚR LK. Vymezením pouze tzv. severní varianty v ZÚR LK je zajištěn soulad s PÚR ČR. Zastupitelstvo Libereckého kraje na svém zasedání dne 30.3.2010 schválilo doporučení „Ministerstvu dopravy územní stabilizaci "severního koridoru" pro trasu rychlostní silnice R 35 v úseku Turnov - Ktová, hranice Libereckého kraje (- Úlibice)". Tzv. superseverní varianta byla v rámci vyhodnocení vlivu ZÚR LK na udržitelný rozvoj vyhodnocena jako méně vhodná. Všechny dotčené obce v rámci veřejného projednání ZÚR LK vyslovily nesouhlas s tzv. superseverní variantou. Není tedy žádný důvod tuto variantu dále sledovat.

### **Námitka č. 9:**

**Podal:** Obec Rychnov u Jablonce nad Nisou

**Č.j.** KULK 64030/2011

**Námítka:** V návrhu ZÚRLK je uvažováno s variantním řešením rychlostní komunikace R35 v úseku „Rádelský Mlýn“ – Úlibice. Takto je podle odůvodnění zpracován požadavek Ministerstva životního prostředí ČR. Město Rychnov u Jablonce nad Nisou považuje tento požadavek MŽP za **neoprávněný a neakceptovatelný** následujících důvodů:

- MŽP argumentuje umožněním posouzení variant komunikace s ohledem na zajištění ochrany životního prostředí. Přitom již nejméně před rokem byly varianty odborně posouzeny a tzv. „superseverní“ varianta trasy komunikace, byla vyhodnocena jako životnímu prostředí výrazně nejvíce škodlivá. V odůvodnění ZÚR nejsou uváděny žádné nové skutečnosti, které by vyžadovaly další posouzení.
- variantní řešení je uvažováno formou „územní rezervy“. Přitom pojem „územní rezerva“ není dostatečně specifikován a příslušné území není jednoznačně vymezeno. Ze studie Valbeka např. vyplývá, že R35 v superseverní variantě by byla na území Rychnova vedena v blízkosti souvislé zástavby centra města v hlubokém zářezu do krajiny. Z toho vyplývá, že potřebná síťka koridoru pro uvažovanou komunikaci by byla 100 a více metrů. Příslušná územní rezerva by tedy zasahovala jak do zástavby v centru města, tak do zástavby odloučené části Hranice. Takovouto územní rezervou by byl prakticky paralyzován jakýkoli rozvoj města.
- trasa superseverní varianty je alespoň na území Rychnova vedena přes pozemky s ornou půdou I. bonitní třídy. Takovýto návrh je v přímém rozporu se základním posláním MŽP, kterým je životní prostředí chránit. V ZÚR LK není ani odhadnut předpokládaný zábor zemědělské půdy, což je zásadním nedostatkem ZÚR.

Vzhledem k již proběhlým jednáním zastupitelstva Libereckého kraje, vypracovaným analýzám variant R35 i s ohledem na historický rozvoj území a logické a časem ověřené dopravní vazby **žádáme variantní řešení R35 vypustit a nadále v ZÚR uvažovat pouze s původní, tzv. „severní“ variantou**, která je logická a řeší vážný dopravní problém v úseku Turnov – Jičín. Uvažování pouze této jedné varianty navíc může odvrátit další budoucí diskuze a přispět k rychlejšímu řešení zmíněného dopravního problému.

**Přípomínka:** V ZÚR je uvažováno s trasou pro železniční rychlostní koridor v trase Turnov – Liberec. Tento návrh považujeme za přínosný, nicméně v návrhu ZÚR postrádáme alespoň popis návrhu náhrady v důsledku realizace koridoru zaniklých dopravních vazeb obcí na trase současné železnice na krajské město a další větší centra. Proto žádáme, aby ZÚR obsahoval také návrh řešení potřebných nových dopravních vazeb.

**Rozhodnutí o námitce:** Námitce se vyhovuje.

#### **Odůvodnění rozhodnutí:**

V ZÚR LK je navržen koridor územní rezervy D01C – kapacitní silnice S5, úsek Rádelský mlýn – Semily – hranice LK. Jedná se o jednu ze tří zvažovaných variant, které jsou zahrnuty v Politice územního rozvoje České republiky 2008 (dále jen PÚR ČR 2008). Další varianta kapacitní silnice S5 je v ZÚR LK vymezena jako územní rezerva D01B, úsek Ohrazenice – Turnov – Rovensko pod Troskami – hranice LK. Nové úseky třetí varianty kapacitní silnice S5 jsou mimo území Libereckého kraje. Důvodem vymezení silnice vycházející z PÚR ČR je zkvalitnění silničního spojení Hradec Králové – Liberec.

V rámci ZÚR LK jsou uvedeny v Odůvodnění ZÚR LK následující důvody pro tento záměr: zlepšení přístupnosti ROB1 Liberec (OB7 dle PÚR ČR) v rámci celostátních dopravních vztahů, zlepšení dopravních vazeb v rámci rozvojových oblastí ROB3 Turnov a ROB4 Železný Brod – Semily, řešení se problematikou připojení Semilská na vyšší dopravní síť, zkrácení časové dostupnosti do Liberce, snížení negativních dopadů silniční dopravy na zastavěné území.

Koridor kapacitní silnice S5 je vymezen v PÚR ČR 2008 v úseku R10/R35 (Mnichovo Hradiště – Rádelský Mlýn) – Úlibice. Ustanovení § 31, odst. 4 zákona č. 183/2006 o územním plánování a stavebním řádu říká „politika územního rozvoje je závazná pro pořizování a vydávání zásad územního rozvoje, územních plánů, regulačních plánů a pro rozhodování v území“. Je tedy zřejmé, že kapacitní silnice S5 musela být v ZÚR LK řešena.

Varianta, která je předmětem námítky byla do návrhu ZÚR LK přidána po prvním společném jednání na základě projednání stanoviska Ministerstva životního prostředí (dále jen MŽP), které ve stanovisku k prvnímu návrhu ZÚR LK (2007) nesouhlasilo s vymezením silnice v úseku Turnov – Jičín – Úlibice. První návrh ZÚR LK (2007) respektoval PÚR ČR 2006 která vymezovala rychlostní silnici R35 v úseku Turnov – Jičín – Úlibice.

MŽP při jednáních ke stanovisku uplatněném k prvnímu návrhu ZÚR LK (2007) vycházelo z úvah, že na základě schválené PÚR ČR 2008 (schválená 20.7.2009) musí být v ZÚR LK zahrnuty všechny možné varianty řešené v PÚR ČR 2008 a prověřované územní studií, jejíž pořízení PÚR ČR 2008 uložila jako úkol pro ministerstva a jiné ústřední správní úřady (*Územní studií, která zohlední požadavky*

udržitelného rozvoje území, provést výběr koridoru kapacitní silnice s ohledem na území CHKO Český ráj a lokality soustavy Natura 2000 a stanovit požadované podmínky jeho územní ochrany). PÚR ČR 2008 v čl. (114) vymezila koridor kapacitní silnice S5 v úseku R/10/R35 (Mnichovo Hradiště – Rádelský Mlýn) – Úlibice.

Úkoly územního plánování v PÚR ČR 2008 v čl. (80) ukládají v bodě a) krajům v zásadách územního rozvoje upřesnit vymezení ploch a koridorů dopravní infrastruktury, při respektování důvodů vymezení a kritérií a podmínek pro rozhodování. V souladu s tímto bodem lze v ZÚR LK vymezit v rámci velmi širokého koridoru stanoveného v PÚR ČR 2008 jeden i více užších koridorů.

Úkoly územního plánování v PÚR ČR 2008 v čl. (80) ukládají v bodě b) příslušným krajům a obcím zajistit územní ochranu vymezených koridorů a ploch, případně územní rezervou.

Na základě požadavku a následné dohody s MŽP byly v návrhu ZÚR LK zapracovány 2 varianty koridoru kapacitní silnice a to územní rezervou. Podkladem ke zpřesnění koridoru do ZÚR LK byla Studie proveditelnosti a účelnosti silnice R35, kterou zpracovala firma Valbek v roce 2009.

V rámci veřejného projednání byla podána řada námitek a připomínek. Dotčené orgány k nim uplatnily svá stanoviska.

Ministerstvo dopravy k námitkám a připomínkám týkajícím se tzv. superseverního koridoru uvedlo:

MD jednoznačně považuje z předkládaných variant Studie proveditelnosti a účelnosti silnice R35 (Valbek, 2009) za nejvhodnější z hlediska směrového vedení a ekonomické náročnosti severní variantu, která je vymezena v PÚR ČR z roku 2008 jako kapacitní silnice. Superseverní varianta by měla nejmenší dopravní zatížení při zcela extrémních finančních nákladech. Bez možnosti etapizace výstavby je její realizace prakticky vyloučená. MD tuto variantu nikdy nesledovalo.

MŽP k námitkám a připomínkám týkajícím se kapacitní silnice S5 v obou variantách uvedlo:

Konečný výběr varianty vedení koridoru silnice R35 (S5) je na rozhodnutí Libereckého kraje. MŽP vystupuje v procesu výběru konečné varianty pouze jako dotčený orgán státní správy, tzn. že se vyjadřuje pouze k tomu, zda a za jakých podmínek jsou z hlediska kompetencí MŽP jednotlivé varianty přijatelné a realizovatelné.

Severní varianta vedení koridoru silnice R35 je pro MŽP možná pouze za podmínek důsledného dodržování environmentálních kritérií a požadavků složkových zákonů ochrany životního prostředí. Nad preferencí severní varianty vedení koridoru panuje v současné době shoda Ministerstva dopravy ČR, Ministerstva životního prostředí ČR a Krajského úřadu Libereckého kraje.

K superseverní variantě vedení koridoru silnice R35 obdrželo MŽP zásadní nesouhlas patnácti obcí, které uvádějí, že superseverní varianta koridoru silnice R35 omezí obce nacházející se v blízkosti uvažovaného trasování koridoru, a to zejména zablokováním územního rozvoje v katastrech těchto obcí. V neposlední řadě je také z posuzovaných variant investičně nejnákladnější, a to i z hlediska provozních nákladů a nákladů na pozdější údržbu komunikace. Tato trasa také prochází krajinářsky hodnotným územím a přímo zasahuje do některých chráněných území. MŽP se důkladně zabývá všemi obdrženými připomínkami a námitkami a považuje řadu z nich za opodstatněné.

Z vyjádření dotčených orgánů nevyplývá požadavek na ponechání tzv. superseverní varianty v ZÚR LK. Vymezením pouze tzv. severní varianty v ZÚR LK je zajištěn soulad s PÚR ČR. Zastupitelstvo Libereckého kraje na svém zasedání dne 30.3.2010 schválilo doporučení „Ministerstvu dopravy územní stabilizaci "severního koridoru" pro trasu rychlostní silnice R 35 v úseku Turnov - Ktová, hranice Libereckého kraje (- Úlibice)". Tzv. superseverní varianta byla v rámci vyhodnocení vlivu ZÚR LK na udržitelný rozvoj vyhodnocena jako méně vhodná. Všechny dotčené obce v rámci veřejného projednání ZÚR LK vyslovily nesouhlas s tzv. superseverní variantou. Není tedy žádný důvod tuto variantu dále sledovat.

K připomínce týkající se železniční trati lze uvést následující. Koridor navržený v ZÚR LK pro železniční spojení Liberec – Praha vychází ze studie Praha – Hradec Králové/Liberec – rychlostní spojení. V této studii je železniční trať vedoucí do Rychnova u Jablonce nad Nisou navržena k zachování provozu „Stávající povrchová trasa přes Jeřmanice zůstává zachována pro regionální dopravu, zejména pro cestující z Rychnova u Jablonce nad Nisou, kteří dnes pro dopravu do Liberce využívají zastavující rychlíky Pardubice – Liberec. Stávající trať bude využívána i nákladní dopravou, která nebude moci projet jednokolejnou tunelovou trasou z kapacitních důvodů“. Tato informace bude doplněna do odůvodnění ZÚR LK.

**Námitka č. 10:****Podal:** Obec Bradlecká Lhota**Č.j.** KULK 67097/2011**Námitka:**

Na základě ustanovení § 39, odst. 2 zákona 183/2006 Sb., podáváme námitku proti návrhu územní rezervy pro koridor vedení rychlostní komunikace R 35 (superseverní varianta), která by měla významný negativní dopad pro naši obec. Po případném schválení dokumentu krajským zastupitelstvem nebude možné umisťovat prakticky žádné stavby, a tím by byla naše obec odsouzena k zániku.

Oznamujeme Vám, že naše stanovisko z července 2009, které bylo schválené OZ dne 24.6.2009 stále platí.

Obec Bradlecká Lhota tímto uplatňuje námitku k veřejnému projednání Návrhu Zásad Územního rozvoje Libereckého kraje na základě ustanovení § 39 odst. 2 zákona č. 183/2006 Sb., o územním plánování a stavebním řádu ve znění pozdějších předpisů. Následující námitku uplatňujeme k záměru, který je navržen na území obce Bradlecká Lhota a dále v návaznosti na území obce, které však území obce přímo ovlivňuje. Znění vlastní námitky je následující:

Obec Bradlecká Lhota nesouhlasí s návrhem územní rezervy koridoru pro variantu C (superseverní) kapacitní silnice S5 v úseku Rádelský Mlýn - Semily - hranice LK s označením "D01C" z následujících důvodů:

Návrh územní rezervy koridoru nevhodně zasahuje do přírodně nejcennějších území na území obce a v jeho okolí, koridor přímo protíná regionální biocentrum RC1205 Bradlec a nadregionální biokoridor K35MB. V rámci Návrhu Zásad územního rozvoje Libereckého kraje je také vymezena pro obec Bradlecká Lhota oblast krajinného rázu "Kozákovský hřbet" přes níž je tato kapacitní silnice vedena, přičemž v textové části u "specifických kritérií a podmínek při plánování změn v území a rozhodování o nich" je uvedeno, že území zvláště nechráněná mají být chráněna v kontextu regulativů zvláště chráněných území, tj. v tomto případě Chráněné krajinné oblasti Český ráj, dále je zde uvedeno, že je nutné důsledně chránit pohledovou linii vrcholového hřbetu, jež navržená kapacitní komunikace právě nevhodně protíná v severní části obce, jež je pohledově velmi exponovaná, zvláště k oblasti Jičínka, dále je zde zmíněno, že je nutné minimalizovat až vyloučit umělé zásahy do lesních porostů, přičemž navržený koridor kapacitní silnice přímo protíná hodnotný lesní komplex v severní části řešeného území, přičemž se nedá předpokládat, že případná kompenzační opatření v podstatné míře tyto faktory eliminují a návrh územní rezervy koridoru pro variantu C (superseverní) kapacitní silnice S5 je tudíž v přímém rozporu s vymezenou oblastí krajinného rázu.

Z projednávaného návrhu zásad územního rozvoje není patrné, o jakou kategorii silnice by se ve skutečnosti mělo jednat, jelikož ve vydávané části je uvedeno, že se má jednat o kapacitní silnici S5 a v jiných částech textu zase o rychlostní silnici R35, což s ohledem na možné různé šířkové a směrové parametry těchto silnic je velmi zavádějící. V grafické ani textové části dokumentace návrhu zásad územního rozvoje není zároveň jednoznačně stanoveno, jakou šíři má mít územní rezerva koridoru kapacitní silnice S5, což vzhledem k blokaci území pouze pro kapacitní silnici je zásadní skutečnost.

Jak je uváděno v dokumentaci návrhu zásad územního rozvoje, je varianta C (superseverní) nejméně výhodná jak z dopravně-ekonomického hlediska (průchod velmi složitým územím vyvolá velké investiční i provozní náklady - dlouhé podzemní úseky a mosty), tak i z pohledu ochrany krajiny a obyvatelstva (varianta má největší potenciální negativní zásahy do přírody a krajiny, průchod přírodním parkem Maloskalsko a dalším územím s vysokou hodnotou

krajinného rázu, negativní dopady na EVL Údolí Jizery a Kamenice, rozsáhlé zábory PUPFL, negativní dopady na obyvatelstvo).

Jsme přesvědčeni, že návrh zásad územního rozvoje není v otázce vedení kapacitní silnice S5 v souladu se schválenou Politikou územního rozvoje ČR, jelikož tato stanovila, že do konce roku 2010 má být proveden výběr koridoru kapacitní silnice s ohledem na území CHKO Český ráj a lokality soustavy Natura 2000 a stanovit požadované podmínky jeho územní ochrany. Uvedený požadavek z Politiky územního rozvoje ČR jednoznačně nebyl splněn, jelikož v návrhu zásad územního rozvoje nebyl vybrán koridor kapacitní silnice S5, nýbrž byly vymezeny 3 varianty koridoru.

Dále uvádíme, že v rámci projednání Návrhu Zadání Územního plánu Bradlecká Lhota, které se uskutečnilo před rokem, nebylo žádným z příslušných dotčených orgánů požadováno ani uvažováno vedení kapacitní silnice S5 přes území obce Bradlecká Lhota, přičemž jsme přesvědčeni, že pro dotčené orgány nenastaly žádné nově zjištěné a doložené skutečnosti, které nemohly být uplatněny v rámci projednání Územního plánu Bradlecká Lhota tak, aby musely být změněny jejich stanoviska v tom smyslu, že přes území obce Bradlecká Lhota má být navržen koridor kapacitní silnice S5.

Navržená územní rezerva koridoru pro variantu C (superseverní) kapacitní silnice S5 by si vyžádala demolici mnoha objektů, především určených pro bydlení, zároveň by měla negativní vliv na ostatní stávající zástavbu a další rozvoj celé obce.

Jak je uvedeno v návrhu zásad územního rozvoje je navržená územní rezerva koridoru pro variantu C (superseverní) kapacitní silnice S5 prvořadě navržena pro zlepšení dopravního napojení Semilská, ale vzhledem k výrazně negativnímu zasažení území a občanů obce a navazujícího území je pro obec Bradlecká Lhota důležitější nenarušení přírodního bohatství a zdravých životních podmínek obyvatel.

**Na základě uvedeného požadujeme vypustit návrh územní rezervy koridoru pro variantu C (superseverní) kapacitní silnice S5 v úseku Rádelský Mlýn - Semily - hranice LK s označením "D01C" ze Zásad územního rozvoje Libereckého kraje.**

**Rozhodnutí o námitce:** Námitce se vyhovuje.

#### **Odůvodnění rozhodnutí:**

V ZÚR LK je navržen koridor územní rezervy D01C – kapacitní silnice S5, úsek Rádelský mlýn – Semily – hranice LK. Jedná se o jednu ze tří zvažovaných variant, které jsou zahrnuty v Politice územního rozvoje České republiky 2008 (dále jen PÚR ČR 2008). Další varianta kapacitní silnice S5 je v ZÚR LK vymezena jako územní rezerva D01B, úsek Ohrazenice – Turnov – Rovensko pod Troskami – hranice LK. Nové úseky třetí varianty kapacitní silnice S5 jsou mimo území Libereckého kraje. Důvodem vymezení silnice vycházející z PÚR ČR je zkvalitnění silničního spojení Hradec Králové – Liberec.

V rámci ZÚR LK jsou uvedeny v Odůvodnění ZÚR LK následující důvody pro tento záměr: zlepšení přístupnosti ROB1 Liberec (OB7 dle PÚR ČR) v rámci celostátních dopravních vztahů, zlepšení dopravních vazeb v rámci rozvojových oblastí ROB3 Turnov a ROB4 Železný Brod – Semily, řeší se problematika připojení Semilská na vyšší dopravní síť, zkrácení časové dostupnosti do Liberce, snížení negativních dopadů silniční dopravy na zastavěné území.

Koridor kapacitní silnice S5 je vymezen v PÚR ČR 2008 v úseku R10/R35 (Mnichovo Hradiště – Rádelský Mlýn) – Úlibice. Ustanovení § 31, odst. 4 zákona č. 183/2006 o územním plánování a stavebním řádu říká „politika územního rozvoje je závazná pro pořizování a vydávání zásad územního rozvoje, územních plánů, regulačních plánů a pro rozhodování v území“. Je tedy zřejmé, že kapacitní silnice S5 musela být v ZÚR LK řešena.

Varianta, která je předmětem námítky byla do návrhu ZÚR LK přidána po prvním společném jednání na základě projednání stanoviska Ministerstva životního prostředí (dále jen MŽP), které ve stanovisku k prvnímu návrhu ZÚR LK (2007) nesouhlasilo s vymezením silnice v úseku Turnov – Jičín – Úlibice. První návrh ZÚR LK (2007) respektoval PÚR ČR 2006 která vymezovala rychlostní silnici R35 v úseku Turnov – Jičín – Úlibice.

MŽP při jednáních ke stanovisku uplatněném k prvnímu návrhu ZÚR LK (2007) vycházelo z úvah, že na základě schválené PÚR ČR 2008 (schválená 20.7.2009) musí být v ZÚR LK zahrnuty všechny možné varianty řešené v PÚR ČR 2008 a prověřované územní studii, jejíž pořízení PÚR ČR 2008 uložila jako úkol pro ministerstva a jiné ústřední správní úřady (*Územní studie, která zohlední požadavky udržitelného rozvoje území, provést výběr koridoru kapacitní silnice s ohledem na území CHKO Český ráj a lokality soustavy Natura 2000 a stanovit požadované podmínky jeho územní ochrany*). PÚR ČR 2008 v čl. (114) vymezila koridor kapacitní silnice S5 v úseku R10/R35 (Mnichovo Hradiště – Rádelský Mlýn) – Úlibice.

Úkoly územního plánování v PÚR ČR 2008 v čl. (80) ukládají v bodě a) krajům v zásadách územního rozvoje upřesnit vymezení ploch a koridorů dopravní infrastruktury, při respektování důvodů vymezení a kritérií a podmínek pro rozhodování. V souladu s tímto bodem lze v ZÚR LK vymežit v rámci velmi širokého koridoru stanoveného v PÚR ČR 2008 jeden i více užších koridorů.

Úkoly územního plánování v PÚR ČR 2008 v čl. (80) ukládají v bodě b) příslušným krajům a obcím zajistit územní ochranu vymezených koridorů a ploch, případně územní rezervou.



Na základě požadavku a následné dohody s MŽP byly v návrhu ZÚR LK zapracovány 2 varianty koridoru kapacitní silnice a to územní rezervou. Podkladem ke zpřesnění koridoru do ZÚR LK byla Studie proveditelnosti a účelnosti silnice R35, kterou zpracovala firma Valbek v roce 2009.

V rámci veřejného projednání byla podána řada námitek a připomínek. Dotčené orgány k nim uplatnily svá stanoviska.

Ministerstvo dopravy k námitkám a připomínkám týkajícím se tzv. superseverního koridoru uvedlo:

MD jednoznačně považuje z předkládaných variant Studie proveditelnosti a účelnosti silnice R35 (Valbek, 2009) za nejvhodnější z hlediska směrového vedení a ekonomické náročnosti severní variantu, která je vymezena v PÚR ČR z roku 2008 jako kapacitní silnice. Superseverní varianta by měla nejmenší dopravní zatížení při zcela extrémních finančních nákladech. Bez možnosti etapizace výstavby je její realizace prakticky vyloučená. MD tuto variantu nikdy nesledovalo.

MŽP k námitkám a připomínkám týkající se kapacitní silnice S5 v obou variantách uvedlo:

Konečný výběr varianty vedení koridoru silnice R35 (S5) je na rozhodnutí Libereckého kraje. MŽP vystupuje v procesu výběru konečné varianty pouze jako dotčený orgán státní správy, tzn. že se vyjadřuje pouze k tomu, zda a za jakých podmínek jsou z hlediska kompetencí MŽP jednotlivé varianty přijatelné a realizovatelné.

Severní varianta vedení koridoru silnice R35 je pro MŽP možná pouze za podmínek důsledného dodržování environmentálních kritérií a požadavků složkových zákonů ochrany životního prostředí. Nad preferencí severní varianty vedení koridoru panuje v současné době shoda Ministerstva dopravy ČR, Ministerstva životního prostředí ČR a Krajského úřadu Libereckého kraje.

K superseverní variantě vedení koridoru silnice R35 obdrželo MŽP zásadní nesouhlas patnácti obcí, které uvádějí, že superseverní varianta koridoru silnice R35 omezí obce nacházející se v blízkosti uvažovaného trasování koridoru, a to zejména zablokováním územního rozvoje v katastrech těchto obcí. V neposlední řadě je také z posuzovaných variant investičně nejnákladnější, a to i z hlediska provozních nákladů a nákladů na pozdější údržbu komunikace. Tato trasa také prochází krajinářsky hodnotným územím a přímo zasahuje do některých chráněných území. MŽP se důkladně zabývá všemi obdrženými připomínkami a námitkami a považuje řadu z nich za opodstatněné.

Z vyjádření dotčených orgánů nevyplývá požadavek na ponechání tzv. superseverní varianty v ZÚR LK. Vymezením pouze tzv. severní varianty v ZÚR LK je zajištěn soulad s PÚR ČR. Zastupitelstvo Libereckého kraje na svém zasedání dne 30.3.2010 schválilo doporučení „Ministerstvu dopravy územní stabilizaci "severního koridoru" pro trasu rychlostní silnice R 35 v úseku Turnov - Ktová, hranice Libereckého kraje (- Úlibice)". Tzv. superseverní varianta byla v rámci vyhodnocení vlivu ZÚR LK na udržitelný rozvoj vyhodnocena jako méně vhodná. Všechny dotčené obce v rámci veřejného projednání ZÚR LK vyslovily nesouhlas s tzv. superseverní variantou. Není tedy žádný důvod tuto variantu dále sledovat.

### **Námítka č. 11:**

**Podal:** Město Tanvald

**Č.j.** KULK 65280/2011

#### **Námítka:**

V textové části Odůvodnění Zásad územního rozvoje Libereckého kraje se požaduje do kap. Ad.Z59 Cestovní ruch, rekreace doplnit text ve smyslu:

Pro rozvoj lyžařského střediska s nadmístním významem Tanvaldský Špičák umožnit v souladu se zajištěním podmínek udržitelného rozvoje jeho komplexní dovybavení a propojení se sousedními středisky cestovního ruchu (propojení Tanvald – Albrechtice).

Odůvodnění námítky:

Lyžařské středisko Špičák je ve vztahu k významu a velikosti v rámci Libereckého kraje považováno dle našeho názoru za středisko/areál cestovního ruchu, které má nadmístní význam. Jeho případný rozvoj z hlediska komplexního dovybavení by měl tedy být alespoň textově zmíněn v krajské územně plánovací dokumentaci.

Tento požadavek na doplnění vychází též z minulé krajské územně plánovací dokumentace, a to ze Závazných zásad pro uspořádání území velkého územního celku Liberecké sídelní regionální aglomerace z bodu 4. kap. Rekreace a lázeňství.

**Rozhodnutí o námitce:** Námitce se nevyhovuje.

#### **Odůvodnění rozhodnutí:**

Město Tanvald požaduje do Odůvodnění Zásad územního rozvoje Libereckého kraje (dále jen ZÚR LK) doplnit text: „Pro rozvoj lyžařského střediska s nadmístním významem Tanvaldský špičák umožnit

v souladu se zajištěním podmínek udržitelného rozvoje jeho komplexní dovybavení a propojení se sousedními středisky cestovního ruchu (propojení Tanvald – Albrechtice.“

Text požadovaný k doplnění do Odůvodnění ZÚR LK předjímá výsledek prověření vhodnosti změny využití území, nejedná se o zdůvodnění řešení přijatého v ZÚR LK (resp. jejich hlavní části). Vzhledem k povaze Odůvodnění ZÚR LK, jehož obsah je dán stavebním zákonem a správním řádem, nelze v této části ZÚR LK ukládat úkoly pro následné rozhodování v území.

ZÚR LK nevymezují lyžařská střediska nadmístního významu, ani úkoly pro územní plánování týkající se konkrétních lyžařských středisek. Pouze na území specifické oblasti SOB6 Krkonoše je úkol, který omezuje vznik nových areálů pro sjezdové lyžování.

K odůvodnění námitky, kde je odkazováno na předchozí územně plánovací dokumentaci, lze uvést, že Územní plán velkého územního celku Liberecké sídelní aglomerace (dále jen ÚP VÚC LSRA) byl zpracován v podrobnějším měřítku, než ve kterém jsou zpracovány ZÚR LK a tomu odpovídaly i řešené záměry. ÚP VÚC LSRA bylo zpracováno v roce 1984 a dnem 31.12.2009 pozbyl platnosti na základě zákona č. 183/2006 Sb. v platném znění, §187, odst.1).

Dotčený orgán Správa CHKO Jizerské hory ve svém stanovisku k námitkám a připomínkám nepovažuje za logické doplňovat výše uvedený text do Odůvodnění, které nepopisuje žádná lyžařská střediska nadmístního významu, ale obecně zdůvodňuje úkoly pro územní plánování navržené v textové části Návrh.

Požadavek města Tanvald je pod podrobností ZÚR LK. Nicméně ZÚR LK ukládají zpracování územní studie, která má prověřit potenciál cestovního ruchu pro oblasti cestovního ruchu Frýdlantsko a Jizerské hory. V této studii bude možno prověřit, zda řešení navrhované městem Tanvald je z pohledu udržitelného rozvoje žádoucí.

### **Námitka č. 18**

**Podal:** Obec Brniště

**Č.j.** KULK 66809/2011

**Námitka:**

Obec Brniště podává námitku k návrhu ZÚR LK a **požaduje** v textových a grafických částí návrhu ZÚR LK **vymezit koridor pro přeložku silnice III/27011 a koridor územní rezervy k prověření záměru umístění silnice propojující silnici III/27011 a III/26834** v rozsahu vymezení dle přílohy č. 2 této námitky.

**Odůvodnění námitky:**

Návrh ZÚR LK nestanovuje žádná opatření, která by eliminovala dopady těžby čediče z dobývacího prostoru Luhov a zvýšení výroby ve výrobním podniku společnosti Provimi Pet Food CZ s.r.o., který se nachází u silnice III/26834 v území obce Brniště.

Předpokládaný nárůst dopravy z obnovené těžby v dobývacím prostoru Luhov, kde Regionální surovinová politika Libereckého kraje nepřipouští pouze rozšiřování těžby nad rámec stanovený platným plánem otvírky, přípravy a dobývání (dále jenom „POPD“) a předpokládané zvýšení výroby ve výrobním závodě společnosti Provimi Pet Food CZ s.r.o., která vyrábí granulované krmivo pro psy a kočky, povede k nárůstu dopravy a zhoršení dopravní situace (bezpečnost chodců i ostatních účastníků silničního provozu) i zhoršení životního prostředí (prach, hluk) a to především v zastavěném území obce Brniště.

V roce 2010 obec Brniště zahájila proces pořízení územního plánu Brniště. V současné době je zpracovaný návrh územního plánu Brniště a 1. 9. 2011 se uskuteční společné jednání dotčených orgánů a sousedních obcí. Návrh územního plánu Brniště vymezuje zastavitelnou plochu Z37 pro dopravní infrastrukturu k realizaci přeložky části úseku silnice III/27011 a to v úseku u Luhova a vymezuje územní rezervu R4, R5 k prověření záměru umístění silnice propojující silnici III/27011 a III/26834.

Požadavek na obchvat Luhova obec Brniště uplatnila po veřejném projednávání dokumentu REGIONÁLNÍ SUROVINOVÁ POLITIKA LIBERECKÉHO KRAJE a hodnocení jejího vlivu na životní prostředí a lokality soustavy NATURA 2000 a veřejné zdraví podle zákona č. 100/2001 Sb. Tento dokument navrhuje strategii využívání nerostných surovin na území Libereckého kraje do roku 2020 a jeho dopad na životní prostředí a veřejné zdraví.

Při pořizování a zpracování územního plánu Brniště bude obec aktivně postupovat a prosazovat, aby byly koridor pro umístění obchvatu Luhova a územní rezerva pro východní obchvat Brniště, vymezeny a stanoveny v Zásadách územního rozvoje Libereckého kraje, územním plánu Brniště a v územně plánovacích podkladech Libereckého kraje i obce s rozšířenou působností Česká Lípa.

Z výše uvedených důvodů obec Brniště požaduje v textových a grafických částech návrhu ZÚR LK vymezit **koridor pro přeložku silnice III/27011 a koridor územní rezervy k prověření záměru umístění silnice propojující silnici III/27011 a III/26834** v rozsahu vymezení dle přílohy č. 2 námitky.

Námitka je uplatněna v souladu s § 6 odst. 6) písm. d) zákona č. 183/2006 Sb., o územním plánování a stavebním řádu (stavební zákon) a v souladu s usnesením zastupitelstva obce Brniště ze dne 31. 08. 2011.

**Rozhodnutí o námitce:** Námitce se nevyhovuje.

#### **Odůvodnění rozhodnutí:**

Obec Brniště v námitce požaduje vymezit koridor pro přeložku silnic III. třídy (III/27011). Zásady územního rozvoje Libereckého kraje (dále jen ZÚR LK) silnice III. třídy neřeší, jsou zde navrhovány pouze koridory silnic I. třídy a v případě silnic II. třídy pouze ty záměry, které byly dotčeným orgánem (Krajský úřad Libereckého kraje, odbor dopravy) shledány jako záměry nadmístního významu. To ovšem neznamená, že by přeložky silnic III. tříd nebylo možné realizovat. Jedná se ale o záměry, které lze v naprosté většině případů vyřešit na úrovni územních plánů. Jak je uvedeno v odůvodnění námitky, pořizování územního plánu Brniště již tuto přeložku řeší.

Nutno ještě uvést, že obec Velký Valtinov uplatnila námitku, ve které nesouhlasí se zapracováním koridoru silnice III. tříd do ZÚR LK přes obydlenou část obce Velký Valtinov. Jedná se tutéž silnici III. třídy, kterou požaduje obec Brniště zapracovat do ZÚR LK (koridor pro přeložku silnice III/27011), která zároveň prochází obcí Velký Valtinov. Jak již bylo výše zmíněno, ZÚR LK silnice III. třídy neřeší.

V odůvodnění námitky je dále uvedeno, že návrh ZÚR LK nestanovuje žádná opatření, která by eliminovala dopady těžby čediče z dobývacího prostoru Luhov. ZÚR LK nenavrhují těžbu čediče, ani nebyly identifikovány žádné důsledky, které by bylo nutno řešit na úrovni ZÚR LK. ZÚR LK pouze ukládá v zásadě Z47 „Hospodárně využívat nerostné bohatství kraje, řešit územní střety mezi zájmy těžby nerostných surovin a zájmy ochrany přírody a krajiny.“ Těžbou konkrétních ložisek se zabývá Regionální surovinová politika Libereckého kraje.

#### **Námitka č. 24**

**Podal:** Město Smržovka

**Č.j.** KULK 66974/2011

#### **Námitka:**

Námitka proti vedení koridoru silnice I/14 v navržených variantách v lokalitě Dolní Smržovka v k.ú. a obci Smržovka (záměr pod ozn. D07 silniční koridor nadregionálního významu). Námitka je v souladu s usnesením Rady města Smržovky číslo 5/89/11 ze dne 22.08.2011.

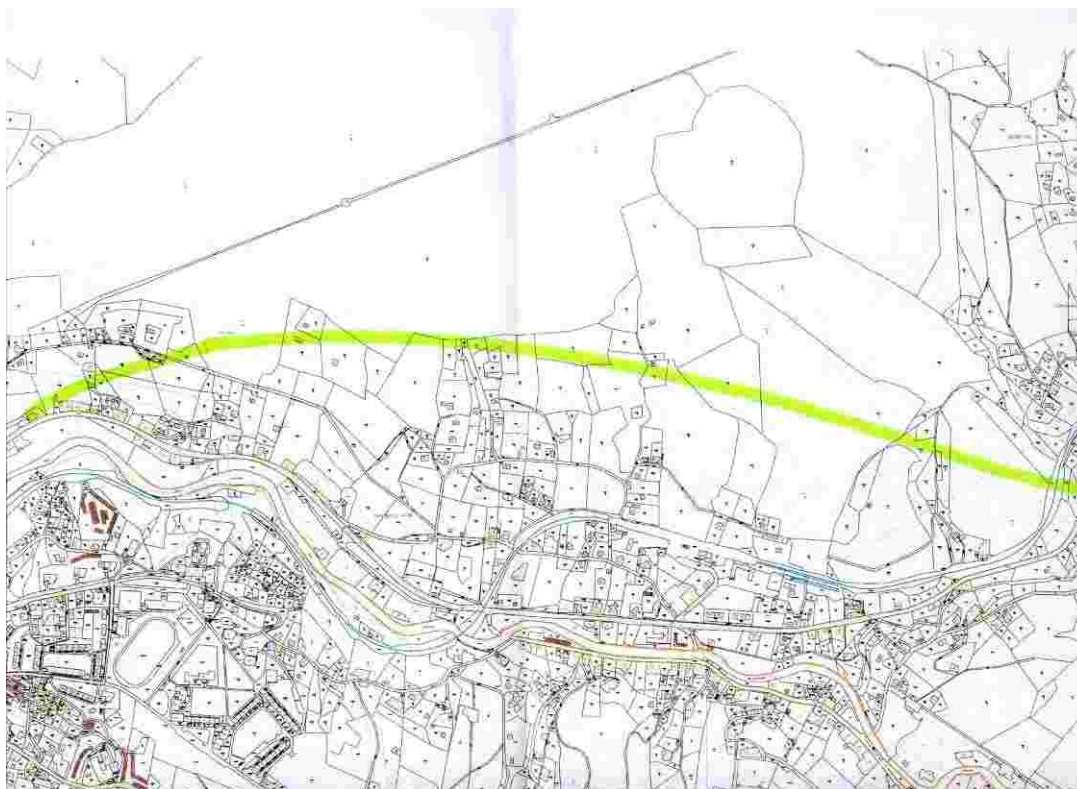
Požadujeme opravit textovou a grafickou část Návrhu ZÚR LK – záměr označen D 07 (silniční koridor nadregionálního významu) v rozsahu uvedeném v odůvodnění této námitky.

#### **Odůvodnění námitky:**

V projednávaných Zásadách územního rozvoje Libereckého kraje je přes katastr obce Smržovka veden návrh koridoru silnice I/14 v celé trase. Tato trasa v lokalitě Dolní Smržovky zasahuje do zastavitelného území obce v celé její šíři. Tím je zabráněno přirozenému rozvoji této lokality – občané mají zájem v této lokalitě stavět nové objekty (podané žádosti o změnu ÚP) a také rozvíjet stávající, což není v současné době vzhledem k návrhu trasy I/14 možné. Toto omezení trvá již cca 30 let.

Proto žádáme o přesun koridoru trasy silnice I/14 mimo zastavitelné území dle přiložené kopie katastrální mapy s vyznačením změny. Úsek navrhované trasy silnice I/14 od hranice s obcí Nová Ves nad Nisou po lokalitu křižovatky silnic na Kopečku a Hlavní by zůstal v návrhu a ve stávající trase; pokračování trasy od této křižovatky by byl veden v rezervě dle přiloženého snímku. Rezerva koridoru silnice I/14 by severně hraničila se zastavitelným územím lokality Dolní Smržovka.





**Rozhodnutí o námitce:** Námitce se nevyhovuje.

**Odůvodnění rozhodnutí:**

V ZÚR LK je navržen koridor D07 silnice I. třídy, úsek Jablonec nad Nisou – Smržovka – Tanvald. Jedná se o veřejně prospěšnou stavbu. Důvodem pro vymezení je zejména zvýhodnění propojení obsluhovaného území na koridory silnic mezinárodního významu R35, I/35, R10 a zvýhodnění spojení směrem na Polsko, zlepšení dopravních vazeb v rámci rozvojové oblasti ROB1 Liberec, zlepšení dopravní přístupnosti specifických oblastí SOB5 Jizerské hory a SOB6 západní Krkonoše a odstranění problematických úseků při průchodu zastavěným územím. (viz. *odůvodnění kapitola D.1*).

Město Smržovka požaduje přesunout koridor D07 mimo zastavěné území dle přílohy námitky, kde je vyznačena trasa vhodná pro město Smržovka. Zároveň požaduje, aby úsek od křižovatky silnic na Kopečku a Hlavní přes dolní Smržovku po hranici zastavěného území obce byl veden jako rezerva.

Úkol pro územní plánování stanoven v ZÚR LK pro koridor D07 ukládá obcím upřesnit, stabilizovat a řešit územní souvislosti vedení koridoru. Je tedy úkolem obce, aby v územním plánu vymezila koridor, který v souladu s požadavky dotčených orgánů zpřesňuje koridor vymezený v ZÚR LK a zohledňuje limity území a předpokládaný rozvoj obce.

V příloze námitky je vyznačena do katastrální mapy zvýrazňovačem trasa, která vede zcela mimo zastavěné území. Tato trasa není z dopravního hlediska prověřena a vede v převážné míře po lesních pozemcích. Bez bližšího prověření tohoto návrhu jej nelze převzít jako koridor do ZÚR LK. V případě že navržená trasa bude zahrnuta v ÚAP LK jako záměr, bude změna koridoru prověřena v rámci aktualizace ZÚR LK. Záměry do ÚAP LK poskytuje poskytovatel údajů, kterým je k silnicím I. třídy ŘSD nebo je převzat jako záměr nadmístního významu z ÚAP obcí.

Ministerstvo dopravy k námitkám a připomínkám týkajícím se koridoru D07 uvedlo:

„Dlouhodobý záměr, přeložka silnice I/14 Jablonec nad Nisou – Nová Ves nad Nisou – Smržovka – Tanvald (budoucí peáž se silnicí I/10) řeší obchvat Jablonce nad Nisou a dalších obcí silnicí I. třídy. Smyslem dopravních investic do silnic I. třídy není preferovat průtah obcemi.“

Obchvatovou trasou nebude dotčena zástavba pro bydlení v obcích podél trasy. Ochrana rekreačních objektů bude řešena technickými opatřeními. Zda bude trasa realizována, může doporučit pouze závěr procesu EIA.“

K požadavku na vymezení části koridoru jako územní rezerva lze uvést následující. Koridor územní rezervy je koridor s cílem prověřit budoucí využití, jehož dosavadní využití nesmí být měněno

způsobem, který by znemožnil nebo podstatně ztížil prověřované budoucí využití. V koridoru vymezeném územní rezervou nelze navrhovat rozvojové plochy (např. plochy pro bydlení, průmyslu apod.) ani jiné záměry, které by znemožnili nebo ztížili budoucí využití, čímž je v tomto případě silnice I. třídy. V případě koridoru D07 silnice I. třídy se jedná o koridor, kdy již není třeba prověřovat budoucí využití (vymezit jako územní rezervu), ale je potřeba zpřesnit koridor vymezený v ZÚR LK v podrobnosti územního plánu a chránit toto území pro uvedený záměr.

### **Námítka č. 25:**

**Podal:** Město Semily

**Č.j.** KULK 67010/2011

### **Námítka:**

Město Semily tímto na základě usnesení Rady města Semily č. 110905/RM/370 a 110905/RM/371 ze dne 05.09.2011 uplatňuje námitku k veřejnému projednání Návrhu Zásad Územního rozvoje Libereckého kraje na základě ustanovení § 39 odst. 2 zákona č. 183/2006 Sb., o územním plánování a stavebním řádu ve znění pozdějších předpisů. Následující námitku uplatňujeme k záměru, který je navržen na území města Semily a dále v návaznosti na území města, které však území města přímo ovlivňuje. Znění vlastní námitky je následující:

**Město Semily nesouhlasí s návrhem územní rezervy koridoru pro variantu C (superseverní) kapacitní silnice S5 v úseku Rádelský Mlýn - Semily - hranice LK s označením "D01C" z následujících důvodů:**

Návrh územní rezervy koridoru nevhodně zasahuje do přírodně nejceennějších území v okolí města Semily, koridor přímo protíná Přírodní rezervaci Údolí Jizery u Semil a Bitouchova, nově navrhovanou Přírodní rezervaci Údolí Jizery, Evropsky významnou lokalitu NATURA 2000 Údolí Jizery u Semil a Bitouchova, nadregionální biocentrum Údolí Jizery a Kamenice a nadregionální biokoridor K30MB. V rámci Návrhu Zásad územního rozvoje Libereckého kraje je také vymezena pro město Semily oblast krajinného rázu "Podkrkonoší" přes níž je tato kapacitní komunikace vedena, přičemž v textové části u "specifických kritérií a podmínek při plánování změn v území a rozhodování o nich" je uvedeno, že je nutné zachovat současný charakter oblasti a eliminovat možné ovlivnění investičními záměry a nešetrnými způsoby hospodaření a že změny využití území nesmí snižovat, likvidovat či znehodnocovat existující krajinářské hodnoty, dále je zde uvedené, že je nutné minimalizovat zásahy do zachovalých částí venkovských sídel a jejich okolí, přičemž tento koridor protíná přímo i zachovalou část venkovského charakteru zvanou Kopaniny (západně od města Semily), přičemž se nedá předpokládat, že případná kompenzační opatření v podstatné míře tyto faktory eliminují a návrh územní rezervy koridoru pro variantu C (superseverní) kapacitní silnice S5 je v přímém rozporu s vymezenou oblastí krajinného rázu.

Z projednávaného návrhu zásad územního rozvoje není patrné, o jakou kategorii silnice by se ve skutečnosti mělo jednat, jelikož ve vydávané části je uvedeno, že se má jednat o kapacitní silnici S5 a v jiných částech textu zase o rychlostní silnici R35, což s ohledem na možné různé šifrové a směrové parametry těchto silnic je velmi zavádějící. V grafické ani textové části dokumentace návrhu zásad územního rozvoje není zároveň jednoznačně stanoveno, jakou šířku má mít územní rezerva koridoru kapacitní silnice S5, což vzhledem k blokaci území pouze pro kapacitní silnici je zásadní skutečnost.

Jak je uváděno v dokumentaci návrhu zásad územního rozvoje, je varianta C (superseverní) nejméně výhodná jak z dopravně-ekonomického hlediska (průchod velmi složitým územím vyvolá velké investiční i provozní náklady - dlouhé podzemní úseky a mosty), tak i z pohledu ochrany krajiny a obyvatelstva (varianta má největší potenciální negativní zásahy do přírody a krajiny, průchod přírodním parkem Maloskalsko a dalším územím s vysokou hodnotou krajinného rázu, negativní dopady na EVL Údolí Jizery a Kamenice, rozsáhlé zábory PUPFL, negativní dopady na obyvatelstvo).

Jsme přesvědčeni, že návrh zásad územního rozvoje není v otázce vedení kapacitní silnice S5 v souladu se schválenou Politikou územního rozvoje ČR, jelikož tato stanovila, že do konce roku 2010 má být proveden výběr koridoru kapacitní silnice s ohledem na území CHKO Český ráj a lokality soustavy Natura 2000 a stanovit požadované podmínky jeho územní ochrany. Uvedený požadavek z Politiky územního rozvoje ČR jednoznačně nebyl splněn, jelikož v návrhu zásad územního rozvoje nebyl vybrán koridor kapacitní silnice S5, nýbrž byly vymezeny 3 varianty koridoru.

Dále uvádíme, že v rámci projednání Územního plánu Semil, který byl vydán teprve před 8 měsíci, nebylo žádným z příslušných dotčených orgánů požadováno ani uvažováno vedení kapacitní silnice S5 přes území města Semily, přičemž jsme přesvědčeni, že pro dotčené orgány nenastaly žádné nově zjištěné a doložené skutečnosti, které nemohly být uplatněny v rámci projednání Územního plánu Semily tak, aby musely být změněny jejich stanoviska v tom smyslu, že přes území města Semily má být navržen koridor kapacitní silnice S5.

Navržená územní rezerva koridoru pro variantu C (superseverní) kapacitní silnice S5 by měla negativní vliv na stávající zástavbu, stávající sportovní areály i na zástavbu navrženou Územním plánem Semily a další aktivity v předmětném prostoru.

Jak je uvedeno v návrhu zásad územního rozvoje je navržená územní rezerva koridoru pro variantu C (superseverní) kapacitní silnice S5 prvořadě navržena pro zlepšení dopravního napojení Semil, ale vzhledem k výrazně negativnímu zasažení území a občanů Semil a navazujícího území je pro město Semily důležitější nenarušení přírodního bohatství a zdravých životních podmínek obyvatel a jako výhodnější se jeví napojení na severní variantu kapacitní silnice S5 (varianta B) komunikací II. třídy.

Na základě uvedeného požadujeme vypustit návrh územní rezervy koridoru pro variantu C (superseverní) kapacitní silnice S5 v úseku Rádelský Mlýn – Semily – hranice LK s označením "D01C" ze Zásad územního rozvoje Libereckého kraje.

**Rozhodnutí o námitce:** Námitce se vyhovuje.

#### **Odůvodnění rozhodnutí:**

V ZÚR LK je navržen koridor územní rezervy D01C – kapacitní silnice S5, úsek Rádelský mlýn – Semily – hranice LK. Jedná se o jednu ze tří zvažovaných variant, které jsou zahrnuty v Politice územního rozvoje České republiky 2008 (dále jen PÚR ČR 2008). Další varianta kapacitní silnice S5 je v ZÚR LK vymezena jako územní rezerva D01B, úsek Ohrazenice – Turnov – Rovensko pod Troskami – hranice LK. Nové úseky třetí varianty kapacitní silnice S5 jsou mimo území Libereckého kraje. Důvodem vymezení silnice vycházející z PÚR ČR je zkvalitnění silničního spojení Hradec Králové – Liberec.

V rámci ZÚR LK jsou uvedeny v Odůvodnění ZÚR LK následující důvody pro tento záměr: zlepšení přístupnosti ROB1 Liberec (OB7 dle PÚR ČR) v rámci celostátních dopravních vztahů, zlepšení dopravních vazeb v rámci rozvojových oblastí ROB3 Turnov a ROB4 Železný Brod – Semily, řeší se problematika připojení Semilského na vyšší dopravní síť, zkrácení časové dostupnosti do Liberce, snížení negativních dopadů silniční dopravy na zastavěné území.

Koridor kapacitní silnice S5 je vymezen v PÚR ČR 2008 v úseku R10/R35 (Mnichovo Hradiště – Rádelský Mlýn) – Úlibice. Ustanovení § 31, odst. 4 zákona č. 183/2006 o územním plánování a stavebním řádu říká „politika územního rozvoje je závazná pro pořizování a vydávání zásad územního rozvoje, územních plánů, regulačních plánů a pro rozhodování v území“. Je tedy zřejmé, že kapacitní silnice S5 musela být v ZÚR LK řešena.

Varianta, která je předmětem námítky byla do návrhu ZÚR LK přidána po prvním společném jednání na základě projednání stanoviska Ministerstva životního prostředí (dále jen MŽP), které ve stanovisku k prvnímu návrhu ZÚR LK (2007) nesouhlasilo s vymezením silnice v úseku Turnov – Jičín – Úlibice. První návrh ZÚR LK (2007) respektoval PÚR ČR 2006 která vymezovala rychlostní silnici R35 v úseku Turnov – Jičín – Úlibice.

MŽP při jednáních ke stanovisku uplatněném k prvnímu návrhu ZÚR LK (2007) vycházelo z úvah, že na základě schválené PÚR ČR 2008 (schválená 20.7.2009) musí být v ZÚR LK zahrnuty všechny možné varianty řešené v PÚR ČR 2008 a prověřované územní studií, jejíž pořízení PÚR ČR 2008 uložila jako úkol pro ministerstva a jiné ústřední správní úřady (*Územní studií, která zohlední požadavky udržitelného rozvoje území, provést výběr koridoru kapacitní silnice s ohledem na území CHKO Český ráj a lokality soustavy Natura 2000 a stanovit požadované podmínky jeho územní ochrany*). PÚR ČR 2008 v čl. (114) vymezila koridor kapacitní silnice S5 v úseku R/10/R35 (Mnichovo Hradiště – Rádelský Mlýn) – Úlibice.

Úkoly územního plánování v PÚR ČR 2008 v čl. (80) ukládají v bodě a) krajům v zásadách územního rozvoje upřesnit vymezení ploch a koridorů dopravní infrastruktury, při respektování důvodů vymezení a kritérií a podmínek pro rozhodování. V souladu s tímto bodem lze v ZÚR LK vymezit v rámci velmi širokého koridoru stanoveného v PÚR ČR 2008 jeden i více užších koridorů.

Úkoly územního plánování v PÚR ČR 2008 v čl. (80) ukládají v bodě b) příslušným krajům a obcím zajistit územní ochranu vymezených koridorů a ploch, případně územní rezervou.

Na základě požadavku a následné dohody s MŽP byly v návrhu ZÚR LK zapracovány 2 varianty koridoru kapacitní silnice a to územní rezervou. Podkladem ke zpřesnění koridoru do ZÚR LK byla Studie proveditelnosti a účelnosti silnice R35, kterou zpracovala firma Valbek v roce 2009.



V rámci veřejného projednání byla podána řada námitek a připomínek. Dotčené orgány k nim uplatnily svá stanoviska.

Ministerstvo dopravy k námitkám a připomínkám týkajícím se tzv. superseverního koridoru uvedlo:

MD jednoznačně považuje z předkládaných variant Studie proveditelnosti a účelnosti silnice R35 (Valbek, 2009) za nejvhodnější z hlediska směrového vedení a ekonomické náročnosti severní variantu, která je vymezena v PÚR ČR z roku 2008 jako kapacitní silnice. Superseverní varianta by měla nejmenší dopravní zatížení při zcela extrémních finančních nákladech. Bez možnosti etapizace výstavby je její realizace prakticky vyloučená. MD tuto variantu nikdy nesledovalo.

MŽP k námitkám a připomínkám týkající se kapacitní silnice S5 v obou variantách uvedlo:

Konečný výběr varianty vedení koridoru silnice R35 (S5) je na rozhodnutí Libereckého kraje. MŽP vystupuje v procesu výběru konečné varianty pouze jako dotčený orgán státní správy, tzn. že se vyjadřuje pouze k tomu, zda a za jakých podmínek jsou z hlediska kompetencí MŽP jednotlivé varianty přijatelné a realizovatelné.

Severní varianta vedení koridoru silnice R35 je pro MŽP možná pouze za podmínek důsledného dodržování environmentálních kritérií a požadavků složkových zákonů ochrany životního prostředí. Nad preferenci severní varianty vedení koridoru panuje v současné době shoda Ministerstva dopravy ČR, Ministerstva životního prostředí ČR a Krajského úřadu Libereckého kraje.

K superseverní variantě vedení koridoru silnice R35 obdrželo MŽP zásadní nesouhlas patnácti obcí, které uvádějí, že superseverní varianta koridoru silnice R35 omezí obce nacházející se v blízkosti uvažovaného trasování koridoru, a to zejména zablokováním územního rozvoje v katastrech těchto obcí. V neposlední řadě je také z posuzovaných variant investičně nejnákladnější, a to i z hlediska provozních nákladů a nákladů na pozdější údržbu komunikace. Tato trasa také prochází krajinářsky hodnotným územím a přímo zasahuje do některých chráněných území. MŽP se důkladně zabývá všemi obdrženými připomínkami a námitkami a považuje řadu z nich za opodstatněné.

Z vyjádření dotčených orgánů nevyplývá požadavek na ponechání tzv. superseverní varianty v ZÚR LK. Vymezením pouze tzv. severní varianty v ZÚR LK je zajištěn soulad s PÚR ČR. Zastupitelstvo Libereckého kraje na svém zasedání dne 30.3.2010 schválilo doporučení „Ministerstvu dopravy územní stabilizaci "severního koridoru" pro trasu rychlostní silnice R 35 v úseku Turnov - Ktová, hranice Libereckého kraje (- Úlibice)". Tzv. superseverní varianta byla v rámci vyhodnocení vlivu ZÚR LK na udržitelný rozvoj vyhodnocena jako méně vhodná. Všechny dotčené obce v rámci veřejného projednání ZÚR LK vyslovily nesouhlas s tzv. superseverní variantou. Není tedy žádný důvod tuto variantu dále sledovat.

### **Námitka č. 26:**

**Podal:** Město Semily

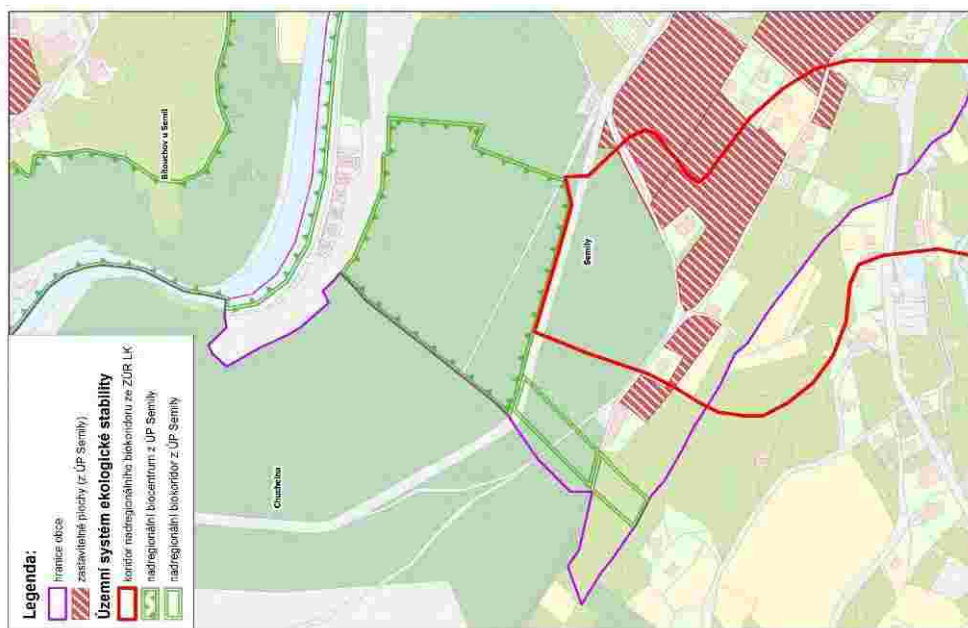
**Č.j.** KULK 67010/2011

**Námitka:**

**Město Semily nesouhlasí s částí návrhu koridoru pro umístění nadregionálního biokoridoru s označením "K30MB" na území města Semil z následujících důvodů:**

Návrh koridoru pro umístění nadregionálního biokoridoru je v zásadním rozporu s navrženým vedením nadregionálního biokoridoru ve vydaném Územním plánu Semily, který nabyl účinnosti dne 23.12.2010. Umístění nadregionálního biokoridoru bylo v Územním plánu Semily detailně řešeno bez zásahu do zastavěného a zastavitelného území a takto odsouhlaseno všemi dotčenými orgány, zatímco navržený koridor v zásadách územního rozvoje vůbec nezohledňuje navržené řešení ve vydaném Územním plánu Semily a v jeho důsledku by muselo dojít k demolici stávajících objektů nebo k vypuštění zastavitelných ploch, což by si v budoucnu v každém ohledu vyžádalo nemalé finanční investice, které nejsou v žádném případě obhajitelné.

**Na základě uvedeného požadujeme přesunout část navrženého koridoru pro umístění nadregionálního biokoridoru s označením "K30MB" blíže k hranici Semil s obcí Chuchelna, tak aby tento koridor v maximální míře respektoval zastavěné území a zastavitelné plochy vymezené v Územním plánu Semily, k čemuž dokládáme grafické znázornění předmětné části nadregionálního biokoridoru z Územního plánu Semily, který požadujeme respektovat.**



**Rozhodnutí o námitce:** Námitce se vyhovuje.

#### **Odůvodnění rozhodnutí:**

V ZÚR LK je navržen nadregionální biokoridor K30MB. Město Semily podalo námitku k části biokoridoru, která je vedena podél hranic města Semily a obce Chuchelna a požadují úpravu koridoru tak, aby byl přesunut blíže k hranici obce Chuchelna, tak jak je veden v územním plánu Semily. Přílohou námitky je grafické znázornění K30MB.

Z přílohy námitky je patrné, že koridor navržený v ZÚR LK vede přes zastavěné území a také přes plochy navržené v územním plánu pro rozvoj obce. Územní plán Semily navrhuje biokoridor mimo plánovanou i stávající zástavbu.

Za účelem nalezení vhodného vedení nadregionálního biokoridoru K30MB bylo svoláno jednání za účasti Ministerstva životního prostředí, Krajského úřadu Libereckého kraje (dále jen KÚ LK) odboru životního prostředí a zemědělství, KÚ LK odboru územního plánování a stavebního řádu, zpracovatele ZÚR LK a pořizovatele Územního plánu Semily. Všechny zúčastněné strany se na jednání shodly na tom, že stávající koridor v tomto úseku lze v ZÚR LK posunout blíže k hranici obce Chuchelna, tedy dle platného Územního plánu Semily.

#### **Námitka č. 27**

**Podal:** Město Semily

**Č.j.** KULK 67010/2011

#### **Námitka:**

**Město Semily nesouhlasí s návrhem koridoru pro umístění železniční trati s označením "D31A" v úseku Turnov - Semily - Košťálov, který je určený pro optimalizaci a elektrizaci z následujících důvodů:**

Navržený koridor by znemožnil využití dotčeného území pro jiné využití než pro optimalizaci a elektrizaci železniční trati, přičemž v tomto koridoru jsou již stávající stavby pro jiné využití nebo vydaným Územním plánem Semily navrženy zastavitelné plochy. Koridor požadujeme navrhnout tak, aby zasahoval pouze stávající obvod železniční dráhy, jelikož se dá předpokládat, že elektrizace a případná optimalizace železniční trati č. 030 (508) (Hradec Králové -) Jaroměř - Liberec bude probíhat ve stávajícím tělese železniční tratě a pouze v návaznosti na dokončení "Racionalizace v trati Jaroměř - Stará Paka - Železný Brod - II. část". Pokud by uvedený požadavek nebylo možné zobrazit ve výkresové části Zásad územního rozvoje Libereckého kraje, tak požadujeme alespoň doplnit textovou část o výše zmíněnou šíři tohoto koridoru ve stávajícím obvodu železniční dráhy.

Dále nesouhlasíme s ukončením koridoru pro optimalizaci a elektrizaci železniční trati "D31A" v Košťálově a požadujeme prodloužení koridoru v úseku Košťálov - hranice Libereckého kraje, jelikož jde o rozvojový záměr, jež by zlepšil dostupnost města Semil z hlediska napojení na hlavní železniční dopravní tahy a uzly v rámci České republiky (Hradec Králové, Pardubice), dopravní spojení se sousedním Královéhradeckým krajem i dopravní spojení města Semily jako přirozeného spádového centra s obcemi spadajícími pod působnost města Semily.

**Rozhodnutí o námitce:** Námitce se nevyhovuje.

#### **Odůvodnění rozhodnutí:**

Město Semily nesouhlasí s koridorem D31, úsek Turnov – Semily – Košťálov. Svůj nesouhlas zdůvodňuje zejména znemožněním využití dotčeného území pro jiné využití než pro optimalizaci a elektrizaci trati a ukončení koridoru v Košťálově a tím nenávaznost na hlavní železniční tahy a uzly v rámci ČR (Hradec Králové, Pardubice). Město požaduje upravit rozsah umístění koridoru tak, aby zasahoval pouze stávající obvod dráhy a prodloužení koridoru na hranici Libereckého kraje.

Dotčený orgán Ministerstvo dopravy uplatnilo stanovisko: V souvislosti s elektrizací tratě č. 030 a její celkovou modernizací je uvažováno především s využitím stávajícího tělesa dráhy, tzn., že koridor lze v územně plánovací dokumentaci zpřesnit na minimální šíři ochranného pásma dráhy tj. 60 m od osy (krajní) koleje. K námitce týkající se prodloužení záměru z Košťálova k hranici kraje uvádíme, že tento požadavek bude zapracován do aktualizace ZÚR LK a bude vycházet ze záměrů koncepce modernizace páteřní sítě nekoridorových tratí, která je aktuálně na Ministerstvu dopravy připravována.

ZÚR LK nestanovuje konkrétní šíři koridoru pro optimalizaci železničních tratí. V rámci územních plánů je nutno ponechat dostatečný prostor kolem stávající trati pro optimalizaci trati a to v souladu s požadavky dotčených orgánů. Jak vyplývá ze stanoviska Ministerstva dopravy, pro optimalizaci železniční trati postačí koridor v šířce ochranného pásma tj. 60 m od krajní koleje.

K druhé části námitky, prodloužení koridoru na hranici kraje, lze uvést, že v odůvodnění (kap. G, podkap. D1) je popsáno napojení železničních tratí na Královéhradecký kraj: „Návrh ZÚR LK před společným jednáním obsahoval modernizaci a optimalizaci železničních tratí s přesahem do Královéhradeckého kraje. ZÚR Královéhradeckého kraje neobsahuje záměr modernizace či optimalizace železničních tratí s vazbou na Liberecký kraj a to z důvodu, že není známa výsledná varianta projektu „Modernizace železničního spojení mezi Euroregionem Nisa a Hradcem Králové“, vyplývající ze „Studie proveditelnosti železničního propojení Euroregionu Nisa s Prahou a Hradcem“ Králové (Arteca/Sudop Praha 2004).“

Vzhledem k nenávaznosti koridoru na území sousedního kraje byl koridor D31 ukončen na území Libereckého kraje. Vedení koridoru s přesahem do Královéhradeckého kraje bude předmětem aktualizace ZÚR LK.

#### **Námitka č. 30**

**Podal:** Obec Stvolínky

**Č.j.** KULK 67101/2011

#### **Námitka:**

Koridor silnice I/15 vymezený v „Návrhu zásad územního rozvoje Libereckého kraje“ je v rozporu s trasou vymezenou ve schváleném územním plánu obce Stvolínky.

#### **Odůvodnění námitky:**

V konceptu územního plánu obce Stvolínky byly sledovány celkem tři trasy obchvatu obce. Pro obec byla vybrána nejvýhodnější severní trasa – varianta C a tato byla dohodnuta s dotčenými orgány i s ŘSD.

Váš navrhovaný koridor rozděluje obec a zasahuje do vymezené zastavitelné plochy a do zastavěného území obce Stvolínky.

Zastupitelstvo obce Stvolínky dne 13.12.2006 usnesením č. 10/2006 :

Schválilo územní plán obce Stvolínky,

Vymezilo závaznou část územního plánu

schválilo OZV č. 1/2006, kterou se vyhláší závazná část územního plánu obce Stvolínky

**Rozhodnutí o námitce:** Námitce se vyhovuje.



**Odůvodnění rozhodnutí:**

Obec Stvolíky požaduje upravit koridor D13 silnice I/15, obchvat Stvolíky, dle územního plánu obce Stvolíky.

Ministerstvo dopravy, jako dotčený orgán silnic I. třídy ve stanovisku k námitkám a připomínkám uvádí, že obchvat silnice I/15 v grafické části ZÚR je třeba dát do souladu s územním plánem Stvolínek, ve kterém je správně zakreslena vybraná severní trasa – varianta C, dle podkladů dodaných Ředitelstvím silnic a dálnic (dále jen ŘSD).

Navržený obchvat obce Stvolíky v návrhu Zásad územního rozvoje Libereckého kraje (dále jen ZÚR LK) vychází z konceptu Územního plánu Velkého územního celku Libereckého kraje. Na základě nového zákona č. 183/2006 o územním plánování a stavebním řádu bylo pořizování ÚP VÚC LK ukončeno ve fázi konceptu a zahájeno pořizování Zásad územního rozvoje Libereckého kraje.

ŘSD poskytlo do Územně analytických podkladů Libereckého kraje (dále jen ÚAP LK) záměr jižního obchvatu Stvolínek, který byl v rámci procesu EIA vyřazen z důvodu střetu s Územním systémem ekologické stability. Pořizovatel ZÚR LK během pořizování ZÚR LK neobdržel od ŘSD variantu, která je součástí územního plánu Stvolínek.

Varianta obchvatu Stvolínek z územního plánu byla v rámci procesu pořizování územního plánu projednána a dotčené orgány s ní souhlasily. Tato varianta bude převzata do ZÚR LK.

**Námitka č. 31:**

**Podal:** Obec Záhoří

**Č.j.** KULK 67100/2011

**Námitka:**

Obec Záhoří tímto uplatňuje námitku k veřejnému projednání Návrhu Zásad Územního rozvoje Libereckého kraje na základě ustanovení § 39 odst. 2 zákona č. 183/2006 Sb., o územním plánování a stavebním řádu ve znění pozdějších předpisů. Následující námitku uplatňujeme k záměru, který je navržen na území obce Záhoří a dále v návaznosti na území obce, které však území obce přímo ovlivňuje. Znění vlastní námitky je následující:

Obec Záhoří nesouhlasí s návrhem územní rezervy koridoru pro variantu C (superseverní) kapacitní silnice S5 v úseku Rádelický Mlýn - Semily - hranice LK s označením "D01C" z následujících důvodů:

Návrh územní rezervy koridoru nevhodně zasahuje do přírodně nejcennějších území v okolí obce, jelikož koridor přímo protíná nově navrhovanou Přírodní rezervaci Údolí Jizery, Evropsky významnou lokalitu NATURA 2000 Údolí Jizery a Kamenice a nadregionální biocentrum Údolí Jizery a Kamenice. V rámci Návrhu Zásad územního rozvoje Libereckého kraje je také vymezena pro obec Záhoří oblast krajinného rázu „Železnobrodsko-Rychnovsko“ přes níž je tato kapacitní silnice vedena, přičemž v textové části u "specifických kritérií a podmínek při plánování změn v území a rozhodování o nich" je uvedeno, že se do tohoto prostoru nemají umisťovat nové liniové dopravní stavby spojené s výrazným narušením krajinného reliéfu, což je v případě koridoru kapacitní silnice velmi pravděpodobně vzhledem ke složitému reliéfu hluboce zaříznutého údolí Jizery, dále je zde uvedeno, že změny využití území nesmí znehodnocovat či likvidovat existující krajinné hodnoty a celkový charakter osídlení, což není navrženým koridorem respektováno vzhledem k již zmíněnému průchodu velmi hodnotným hluboce zaříznutým údolím Jizery, přičemž se nedá předpokládat, že případná kompenzační opatření v podstatné míře tyto faktory eliminují a návrh územní rezervy koridoru pro variantu C (superseverní) kapacitní silnice S5 je v přímém rozporu s vymezenou oblastí krajinného rázu.

Z projednávaného návrhu zásad územního rozvoje není patrné, o jakou kategorii silnice by se ve skutečnosti mělo jednat, jelikož ve vydávané části je uvedeno, že se má jednat o kapacitní silnici S5 a v jiných částech textu zase o rychlostní silnici R35, což s ohledem na možné různé šířkové a směrové parametry těchto silnic je velmi zavádějící. V grafické ani textové části

dokumentace návrhu zásad územního rozvoje není zároveň jednoznačně stanoveno, jakou šíří má mít územní rezerva koridoru kapacitní silnice S5, což vzhledem k blokaci území pouze pro kapacitní silnici je zásadní skutečnost.

Jak je uváděno v dokumentaci návrhu zásad územního rozvoje, je varianta C (superseverní) nejméně výhodná jak z dopravně-ekonomického hlediska (průchod velmi složitým územím vyvolá velké investiční i provozní náklady - dlouhé podzemní úseky a mosty), tak i z pohledu ochrany krajiny a obyvatelstva (varianta má největší potenciální negativní zásahy do přírody a krajiny, průchod přírodním parkem Maloskalsko a dalším územím s vysokou hodnotou krajinného rázu, negativní dopady na EVL Údolí Jizery a Kamenice, rozsáhlé zábory PUPFL, negativní dopady na obyvatelstvo).



Jsme přesvědčeni, že návrh zásad územního rozvoje není v otázce vedení kapacitní silnice S5 v souladu se schválenou Politikou územního rozvoje ČR, jelikož tato stanovila, že do konce roku 2010 má být proveden výběr koridoru kapacitní silnice s ohledem na území CHKO Český ráj a lokality soustavy Natura 2000 a stanovit požadované podmínky jeho územní ochrany. Uvedený požadavek z Politiky územního rozvoje ČR jednoznačně nebyl splněn, jelikož v návrhu zásad územního rozvoje nebyl vybrán koridor kapacitní silnice S5, nýbrž byly vymezeny 3 varianty koridoru.

Dále uvádíme, že v rámci projednání Územního plánu Záhoří, který byl vydán před necelým rokem, nebylo žádným z příslušných dotčených orgánů požadováno ani uvažováno vedení kapacitní silnice S5 přes území obce Záhoří, přičemž jsme přesvědčeni, že pro dotčené orgány nenastaly žádné nově zjištěné a doložené skutečnosti, které nemohly být uplatněny v rámci projednání Územního plánu Záhoří tak, aby musely být změněny jejich stanoviska v tom smyslu, že přes území obce Záhoří má být navržen koridor kapacitní silnice S5.

Navržená územní rezerva koridoru pro variantu C (superseverní) kapacitní silnice S5 by měla zároveň negativní vliv na stávající zástavbu a další rozvoj obce.

Jak je uvedeno v návrhu zásad územního rozvoje je navržená územní rezerva koridoru pro variantu C (superseverní) kapacitní silnice S5 prvořadě navržena pro zlepšení dopravního napojení Semilska, ale vzhledem k výrazně negativnímu zasažení území a občanů obce a navazujícího území je pro obec Záhoří důležitější nenarušení přírodního bohatství a zdravých životních podmínek obyvatel

Na základě uvedeného požadujeme vypustit návrh územní rezervy koridoru pro variantu C (superseverní) kapacitní silnice S5 v úseku Rádelský Mlýn - Semily - hranice LK s označením "D01C" ze Zásad územního rozvoje Libereckého kraje

**Rozhodnutí o námitce:** Námitce se vyhovuje.

#### **Odůvodnění rozhodnutí:**

V ZÚR LK je navržen koridor územní rezervy D01C – kapacitní silnice S5, úsek Rádelský mlýn – Semily – hranice LK. Jedná se o jednu ze tří zvažovaných variant, které jsou zahrnuty v Politice územního rozvoje České republiky 2008 (dále jen PÚR ČR 2008). Další varianta kapacitní silnice S5 je v ZÚR LK vymezena jako územní rezerva D01B, úsek Ohrazenice – Turnov – Rovensko pod Troskami – hranice LK. Nové úseky třetí varianty kapacitní silnice S5 jsou mimo území Libereckého kraje. Důvodem vymezení silnice vycházející z PÚR ČR je zkvalitnění silničního spojení Hradec Králové – Liberec.

V rámci ZÚR LK jsou uvedeny v Odůvodnění ZÚR LK následující důvody pro tento záměr: zlepšení přístupnosti ROB1 Liberec (OB7 dle PÚR ČR) v rámci celostátních dopravních vztahů, zlepšení dopravních vazeb v rámci rozvojových oblastí ROB3 Turnov a ROB4 Železný Brod – Semily, řešení se problematikou připojení Semilska na vyšší dopravní síť, zkrácení časové dostupnosti do Liberce, snížení negativních dopadů silniční dopravy na zastavěné území.

Koridor kapacitní silnice S5 je vymezen v PÚR ČR 2008 v úseku R10/R35 (Mnichovo Hradiště – Rádelský Mlýn) – Úlibice. Ustanovení § 31, odst. 4 zákona č. 183/2006 o územním plánování a stavebním řádu říká „politika územního rozvoje je závazná pro pořizování a vydávání zásad územního rozvoje, územních plánů, regulačních plánů a pro rozhodování v území“. Je tedy zřejmé, že kapacitní silnice S5 musela být v ZÚR LK řešena.

Varianta, která je předmětem námítky byla do návrhu ZÚR LK přidána po prvním společném jednání na základě projednání stanoviska Ministerstva životního prostředí (dále jen MŽP), které ve stanovisku k prvnímu návrhu ZÚR LK (2007) nesouhlasilo s vymezením silnice v úseku Turnov – Jičín – Úlibice. První návrh ZÚR LK (2007) respektoval PÚR ČR 2006 která vymezovala rychlostní silnici R35 v úseku Turnov – Jičín – Úlibice.

MŽP při jednáních ke stanovisku uplatněném k prvnímu návrhu ZÚR LK (2007) vycházelo z úvah, že na základě schválené PÚR ČR 2008 (schválená 20.7.2009) musí být v ZÚR LK zahrnuty všechny možné varianty řešené v PÚR ČR 2008 a prověřované územní studii, jejíž pořízení PÚR ČR 2008 uložila jako úkol pro ministerstva a jiné ústřední správní úřady (*Územní studie, která zohlední požadavky udržitelného rozvoje území, provést výběr koridoru kapacitní silnice s ohledem na území CHKO Český ráj a lokality soustavy Natura 2000 a stanovit požadované podmínky jeho územní ochrany*). PÚR ČR 2008 v čl. (114) vymezila koridor kapacitní silnice S5 v úseku R/10/R35 (Mnichovo Hradiště – Rádelský Mlýn) – Úlibice.

Úkoly územního plánování v PÚR ČR 2008 v čl. (80) ukládají v bodě a) krajům v zásadách územního rozvoje upřesnit vymezení ploch a koridorů dopravní infrastruktury, při respektování důvodů vymezení a

kritérií a podmínek pro rozhodování. V souladu s tímto bodem lze v ZÚR LK vymezit v rámci velmi širokého koridoru stanoveného v PÚR ČR 2008 jeden i více užších koridorů.

Úkoly územního plánování v PÚR ČR 2008 v čl. (80) ukládají v bodě b) příslušným krajům a obcím zajistit územní ochranu vymezených koridorů a ploch, případně územní rezervou.

Na základě požadavku a následné dohody s MŽP byly v návrhu ZÚR LK zapracovány 2 varianty koridoru kapacitní silnice a to územní rezervou. Podkladem ke zpřesnění koridoru do ZÚR LK byla Studie proveditelnosti a účelnosti silnice R35, kterou zpracovala firma Valbek v roce 2009.

V rámci veřejného projednání byla podána řada námitek a připomínek. Dotčené orgány k nim uplatnily svá stanoviska.

Ministerstvo dopravy k námitkám a připomínkám týkajícím se tzv. superseverního koridoru uvedlo:

MD jednoznačně považuje z předkládaných variant Studie proveditelnosti a účelnosti silnice R35 (Valbek, 2009) za nejvhodnější z hlediska směrového vedení a ekonomické náročnosti severní variantu, která je vymezena v PÚR ČR z roku 2008 jako kapacitní silnice. Superseverní varianta by měla nejmenší dopravní zatížení při zcela extrémních finančních nákladech. Bez možnosti etapizace výstavby je její realizace prakticky vyloučená. MD tuto variantu nikdy nesledovalo.

MŽP k námitkám a připomínkám týkající se kapacitní silnice S5 v obou variantách uvedlo:

Konečný výběr varianty vedení koridoru silnice R35 (S5) je na rozhodnutí Libereckého kraje. MŽP vystupuje v procesu výběru konečné varianty pouze jako dotčený orgán státní správy, tzn. že se vyjadřuje pouze k tomu, zda a za jakých podmínek jsou z hlediska kompetencí MŽP jednotlivé varianty přijatelné a realizovatelné.

Severní varianta vedení koridoru silnice R35 je pro MŽP možná pouze za podmínek důsledného dodržování environmentálních kritérií a požadavků složkových zákonů ochrany životního prostředí. Nad preferencí severní varianty vedení koridoru panuje v současné době shoda Ministerstva dopravy ČR, Ministerstva životního prostředí ČR a Krajského úřadu Libereckého kraje.

K superseverní variantě vedení koridoru silnice R35 obdrželo MŽP zásadní nesouhlas patnácti obcí, které uvádějí, že superseverní varianta koridoru silnice R35 omezí obce nacházející se v blízkosti uvažovaného trasování koridoru, a to zejména zablokováním územního rozvoje v katastrech těchto obcí. V neposlední řadě je také z posuzovaných variant investičně nejnákladnější, a to i z hlediska provozních nákladů a nákladů na pozdější údržbu komunikace. Tato trasa také prochází krajinářsky hodnotným územím a přímo zasahuje do některých chráněných území. MŽP se důkladně zabývá všemi obdrženími připomínkami a námitkami a považuje řadu z nich za opodstatněné.

Z vyjádření dotčených orgánů nevyplývá požadavek na ponechání tzv. superseverní varianty v ZÚR LK. Vymezením pouze tzv. severní varianty v ZÚR LK je zajištěn soulad s PÚR ČR. Zastupitelstvo Libereckého kraje na svém zasedání dne 30.3.2010 schválilo doporučení „Ministerstvu dopravy územní stabilizaci "severního koridoru" pro trasu rychlostní silnice R 35 v úseku Turnov - Ktová, hranice Libereckého kraje (- Úlibice)". Tzv. superseverní varianta byla v rámci vyhodnocení vlivu ZÚR LK na udržitelný rozvoj vyhodnocena jako méně vhodná. Všechny dotčené obce v rámci veřejného projednání ZÚR LK vyslovily nesouhlas s tzv. superseverní variantou. Není tedy žádný důvod tuto variantu dále sledovat.

### **Námítka č. 32 a 95:**

**Podal:** Město Ralsko

**Č.j.** KULK 67192/2011; KULK 68572/2011

### **Námítka:**

Nesouhlasíme s textovou částí návrhu Zásad územního rozvoje libereckého kraje a v souladu s aktualizovanou státní energetickou koncepcí a vládou ČR schválenými východisky koncepce surovinové a energetické bezpečnosti, při maximální eliminaci vlivů na životní prostředí p o ž a d u j e m e upravit textace návrhu ZÚR (v částech P2, P9, P26, ROS10, SOB3, Z47, případně dalších) tak, aby umožňovaly a podporovaly hledání řešení, průzkum a přiměřené využívání **všech** přírodních surovinových zdrojů. Dále požadujeme regionální surovinovou politiku kraje aktualizovat a uvést její zásady do souladu se zásadami státní energetické koncepce a východisky koncepce surovinové a energetické bezpečnosti, které je nutno promítnout do ZÚR a nikoli naopak (viz. část Z47).

### **Odůvodnění námítky:**

Současné formulace uvedených textových částí neumožňují využití všech přírodních surovinových zdrojů (konkrétně umožnění průzkumu a eventuální těžby a zpracování uranových rud), což je v rozporu s uvedenými schválenými celostátními dokumenty. Přednostní využívání všech domácích přírodních surovinových zdrojů při respektování moderních technických, ekonomických, ekologických, geografických, společensko-politických, regionálních a globálních podmínek je jednou z hlavních zásad těchto strategických koncepcí.

**Rozhodnutí o námitce:** Námitce se nevychovuje.

#### **Odůvodnění rozhodnutí:**

Obsahově shodná námitka města Ralsko byla podána prostřednictvím datové schránky 7.9.2011 a následně na veřejném projednání dne 12.9.2011. Byla proto evidována dvakrát.

Město Ralsko v námitce požaduje upravit textace Zásad územního rozvoje Libereckého kraje (dále jen ZÚR LK) tak, aby umožňovaly a podporovaly hledání řešení, průzkumů a přiměřené využívání všech přírodních surovinových zdrojů.

Problematicke nerostného bohatství kraje je věnována zásada Z47, která zní: Hospodárně využívat nerostné bohatství kraje, řešit územní střety mezi zájmy těžby nerostných surovin a zájmy ochrany přírody a krajiny. V rámci této zásady jsou stanoveny kritéria a podmínky pro rozhodování o změnách v území a úkoly pro územní plánování, které umožňují současné i budoucí využívání a ochranu surovinových zdrojů, vytváření územních předpokladů pro těžbu ložisek nerostných surovin apod. Současné znění ZÚR LK tedy umožňuje přiměřené využívání přírodních surovinových zdrojů, pokud je toto využívání v souladu s aktualizovanou Regionální surovinovou politikou Libereckého kraje.

Dále město Ralsko požaduje aktualizovat regionální surovinovou politiku a uvést ji do souladu se zásadami státní energetické koncepce a východisky koncepce surovinové a energetické bezpečnosti, které je nutno promítnout do ZÚR a nikoli naopak.

K námitce se vyjádřil Krajský úřad Libereckého kraje, odbor regionálního rozvoje a evropských projektů (dále jen KÚ LK ORREP), jako pořizovatel Regionální surovinové politiky Libereckého kraje (dále jen RSP LK):

„Liberecký kraj má zpracovanou a schválenou Regionální surovinovou politiku Libereckého kraje z roku 2003.

RSP LK je v současné době aktualizována. Nyní byl ukončen proces připomínkování a dokument je připraven na jednání 15. rady kraje dne 20.9.2011 a následně ke schválení na 9. zasedání v zastupitelstvu kraje dne 25.10.2011. Vzhledem k tomu, že aktualizovaná Regionální surovinová politika prošla několika koly připomínek, že má za sebou 4 veřejné diskuse (jedna z nich se konala také v Mimoně dne 27.4.2011), proběhlo oficiální veřejné projednání a bylo vydáno souhlasné stanovisko ministerstva životního prostředí, lze očekávat, že volené orgány kraje tento dokument schválí.

Aktualizovaná verze RSP LK je v souladu s připravovanou Státní surovinovou politikou, neboť v rámci zpracování politiky probíhaly konzultace s odborem surovinové a energetické bezpečnosti ministerstva průmyslu a obchodu, který je garantem zmíněného dokumentu na národní úrovni. Aktualizovaná RSP LK se možností případného obnovení těžby uranu v Libereckém kraji zabývá a stanovuje nezbytné podmínky jak pro fázi geologického průzkumu, tak pro fázi případného zájmu o těžbu. Do roku 2020 však těžbu nepředpokládá.“

Dále se k námitce vyjádřilo Ministerstvo průmyslu a obchodu jako dotčený orgán státní správy:

„Námitkám požadujícím zohlednění aktualizované státní energetické koncepce a koncepce surovinové a energetické bezpečnosti požadujeme vyhovět, i když se většinou jedná o pouhou konkretizaci částí zásad.“

Jak vyplývá ze stanoviska KÚ LK ORREP, Regionální surovinová politika je aktualizována a v současné době (v době rozhodování o námitkách) těsně před schválením v zastupitelstvu Libereckého kraje. Nicméně proces pořizování RSP LK není předmětem pořizování Zásad územního rozvoje Libereckého kraje a nelze tedy v rámci procesu pořizování ZÚR LK řešit obsah RSP LK ani jeho soulad koncepcemi na národní úrovni.

V odůvodnění námitky je uvedeno, že současné formulace ZÚR LK neumožňují využití všech přírodních surovinových zdrojů (konkrétně umožnění průzkumu a eventuální těžby a zpracování uranových rud), což je v rozporu s celostátními dokumenty.

V námitce není uvedeno, ze kterých textů se město Ralsko domnívá, že ZÚR LK neumožňují využití všech surovinových zdrojů, zejména uranových rud, pouze jsou specifikovány části ZÚR LK v rámci samotné námitky - P2, P9, P26, ROS10, SOB3 a Z47.

Z žádné z těchto uvedených částí nevyplývá neumožnění využití přírodních surovinových zdrojů. Pouze je požadováno, aby surovinové zdroje byly využívány přiměřeně a to v souladu s principy udržitelného rozvoje, v souladu s aktualizovanou RSP LK a s ohledem na jiné limity území jako například ochrana přírody a krajiny.

Ani Ministerstvo průmyslu a obchodu neuvedlo, které části jsou z pohledu koncepcí na národní úrovni potřeba upravit a v rámci společného jednání uplatnilo stanovisko, které neobsahovalo vyplývající požadavky na úpravu návrhu ZÚR LK s ohledem na koncepcie zpracovávané na národní úrovni.

ZÚR LK nebrání ve využití všech přírodních surovinových zdrojů, ale je nutno zohlednit souladu s principy udržitelného rozvoje, souladu s aktualizovanou RSP LK a limity území jako například ochrana přírody a krajiny.

### **Námitka č. 35:**

**Podal:** Obec Volfartice

**Č.j.** KULK 67578/2011

#### **Námitka:**

Obec Volfartice podává námitku k územnímu vymezení koridoru **D03 - silnice I/13, úsek Svor- Nový Bor - Manušice (silnice I/9) - hranice LK** a požaduje z textových a grafických částí návrhu ZÚR LK koridor **D03 - silnice I/13, úsek Svor- Nový Bor - Manušice (silnice I/9) - hranice LK** v rozsahu vymezení na správním území obce Volfartice vypustit (nestanovovat, nevymezovat).

#### **Odůvodnění námitky:**

Stavebně technickým stavem krajských silnic v zastavěném území obce, které z části vedou souběžně s korytem vodního toku Libchava, dopravními závadami, které není možné v horizontu několika let vyřešit a stanovením dopravních opatření je omezena dopravní obslužnost částí zastavěného území obce Volfartice. Výstavbou kapacitní silnice první třídy (I/13) dojde k zhoršení dopravní situace v obci, kterou nezpochybnitelně vyvolá provoz této silnice „republikového významu“.

Celé správní území obce Volfartice leží v území Chráněné krajinné oblasti České středohoří. V území jsou čtyři krajinné celky nebo jejich části - krajinný celek Volfarticko, krajinný celek Kamenicko, krajinný celek Českobudovsko a krajinný celek Radečsko.

Požadavek obce na vypuštění koridoru D03 - silnice I/13, úsek Svor- Nový Bor - Manušice (silnice I/9) - hranice LK na území obce Volfartice je uplatňován i na základě požadavků republikových priorit určených Politikou územního rozvoje České republiky 2008 (dále jenom „PÚR ČR“), které kromě jiného určují, aby se rozvojové záměry, které mohou významně ovlivnit charakter krajiny, umísťovaly do co nejméně konfliktních lokalit a následně podporovala potřebná kompenzační opatření. S ohledem na to při územně plánovací činnosti, pokud je to možné a odůvodněné, respektovat veřejné zájmy např. ochrany biologické rozmanitosti a kvality životního prostředí, zejména formou důsledné ochrany zvláště chráněných území, lokalit soustavy Natura 2000, mokřadů, ochranných pásem vodních zdrojů, chráněné oblasti přirozené akumulace vod a nerostného bohatství, ochrany zemědělského a lesního půdního fondu. Vytvářet územní podmínky pro implementaci a respektování územních systémů ekologické stability a zvyšování a udržování ekologické stability a k zajištění ekologických funkcí krajiny i v ostatní volné krajině a pro ochranu krajinných prvků přírodního charakteru v zastavěných územích, zvyšování a udržování rozmanitosti venkovské krajiny. V rámci územně plánovací činnosti vytvářet podmínky pro ochranu krajinného rázu s ohledem na cílové charakteristiky a typy krajiny a vytvářet podmínky pro využití přírodních zdrojů. (Viz také Evropská úmluva o krajině.)

PÚR ČR 2008 dále stanovuje, že při územně plánovací činnosti, by se měla ... při umísťování dopravní a technické infrastruktury zachovat prostupnost krajiny a minimalizovat rozsah fragmentace krajiny; je-li to z těchto hledisek účelné, umísťovat tato zařízení souběžně. (Viz také čl. 25 PÚR ČR 2006.)...

Pro zpřesnění koridoru kapacitní silnice S11 vymezené PÚR ČR 2008 D8 – Děčín – Česká Lípa – Svor – Liberec – R35 obec Volfartice doporučuje jeho vymezení v trase návrhem ZÚR LK vymezeného dopravního koridoru D19A – silnice II/262 úsek Žandov – Stružnice tj. v dopravním koridoru stávající silnice II/262 a stávající železniční trati 081, což by odpovídalo i požadavku PÚR ČR 2008, že různé systémy dopravní infrastruktury nezbytně vyžadují koordinaci jejich umístění v území s ohledem na ochranu a rozvoj jeho hodnot a z tohoto důvodu nalézání kvalitativně lepšího a citlivějšího průchodu územím. Nezbytnou je koordinace dopravní infrastruktury v zastavěném i nezastavěném území. PÚR ČR 2008 dále stanovuje kritéria pro rozhodování o změnách v území (79), v kterých se uvádí, že při rozhodování a posuzování rozvojových záměrů je nutno sledovat zejména hledání nejméně konfliktních řešení s ochranou přírody a krajiny.

Vymezení (zpřesnění) koridoru kapacitní silnice S11 v území Libereckého kraje je, dle obce Volfartice, v rozporu s požadavkem PÚR ČR 2008, který vymezuje trasu D8 – Děčín – Česká Lípa – Svor – Bílý Kostel nad Nisou – Liberec – R 32. Územní vymezení v návrhu ZÚR LK význam města Česká Lípa trochu opomíjí (napojení obchvatu České Lípy na novou kapacitní silnici v severní části správního území města Česká Lípa, katastrální území Manušice).

V odůvodnění návrhu ZÚR LK není uveden ani jeden důvod vymezení koridoru D03 – silnice I/13, úsek Svor- Nový Bor - Manušice (silnice I/9) - hranice LK do území obce Volfartice.

V letošním roce obec Volfartice zahájila proces pořizování nové územně plánovací dokumentace pro obec Volfartice (usnesení zastupitelstva obce Volfartice ze dne 30. 03. 2011 a 15. 06. 2011). V průběhu pořizování a zpracování územního plánu Volfartice bude obec aktivně postupovat a prosazovat, aby nebyl koridor D03 – silnice I/13, úsek Svor- Nový Bor - Manušice (silnice I/9) - hranice LK v Zásadách územního rozvoje Libereckého kraje, územním plánu Volfartice a v územně plánovacích podkladech Libereckého kraje i obce s rozšířenou působností Česká Lípa v území obce Volfartice vymezen.

Z výše uvedených důvodů obec Volfartice požaduje z textových a grafických částí návrhu ZÚR LK koridor D03 – silnice I/13, úsek Svor- Nový Bor - Manušice (silnice I/9) - hranice LK v území obce Volfartice vypustit (nevymezovat, nestanovovat).

**Rozhodnutí o námitce:** Námitce se nevyhovuje.

#### **Odůvodnění rozhodnutí:**

Obec Volfartice požaduje vypustit koridor D03 silnice I/13, úsek Svor – Nový Bor – Manušice (silnice I/9) hranice LK v rozsahu vymezení na správním území obce Volfartice.

V Zásadách územního rozvoje Libereckého kraje (dále jen ZÚR LK) je vymezen koridor D03 silnice I/13, úsek Svor – Nový Bor – Manušice (silnice I/9) hranice LK, který dále pokračuje v Ústeckém kraji (resp. ZÚR Ústeckého kraje) jako koridor PK4 přes Benešov nad Ploučnicí do Děčína. Jedná se o koridor, který zpřesňuje koridor kapacitní silnice S11 vymezený v Politice územního rozvoje ČR (2008) D8 – Děčín – Česká Lípa – Svor – Liberec – R35. Dle § 31 odst. 4 zákona č. 183/2006 o územním plánování a stavebním řádu je PÚR ČR závazná pro pořizování a vydávání zásad územního rozvoje, územních plánů a rozhodování v území. Koridor tedy musí být v ZÚR LK řešen. ZÚR LK tento koridor upřesňuje v kontextu širších souvislostí (zejména ZÚR Ústeckého kraje). Koridor zajišťuje zejména tangenciální mezikrajské vztahy Ústeckého a Libereckého kraje včetně propojení dálnice D8 a rychlostní silnice R35.

Vedení koridoru vychází z údajů o území poskytnutých Ředitelstvím silnic a dálnic jako poskytovatele údajů silnic I. třídy.

K námitce uplatnilo Ministerstvo dopravy stanovisko, kde uvádí, že Stabilizovaná trasa silnice I/13 v koridoru D03 byla posouzena z hlediska vlivu na životní prostředí procesem EIA, při kterém byly posuzovány všechny navrhované varianty. Negativní vlivy na přilehlé obce jsou eliminovány technickými opatřeními, která jsou navržena procesem EIA.

Ze stanoviska Ministerstva dopravy č.j. 348/2011-910-UPR/5 je tedy zřejmé, že se jedná již o prověřený koridor s minimálními dopady na životní prostředí a obyvatele.

Správa CHKO České středohoří uplatnila k námitce následující stanovisko ze dne 12.9.2011: „Správa CHKO České středohoří posuzovala v dotčeném úseku 2 varianty přeložky silnice I/13. Obě varianty vykazovali z ekologického hlediska řadu problémů. Jako méně konfliktní vyšla varianta A. Dopravní koridory se budou setkávat vždy se střety s ochranou přírody. Proto jakékoli řešení bude pouze



výběrem menšího zla. Křížení zastavěného území dopravním koridorem se lze jen těžko vyhnout v území, kde souvisle zastavěná území sídel se často táhnou i několik kilometrů. Varianta A z dokumentace EIA odpovídá koridoru silnice I/13 v návrhu ZÚR LK.

K jednotlivým odstavcům odůvodnění lze uvést následující:

Výstavbou kapacitní silnice I. třídy dojde k odlehčení stávajících komunikací. Dálkové dopravní vazby se budou uskutečňovat na nové kapacitní silnici a ne na stávajících komunikacích, lze tedy předpokládat zlepšení dopravní situace v obci Volfartice.

To, že obec Volfartice leží v CHKO České středohoří, je skutečnost, kterou ZÚR LK nezpochybňuje.

V dalších odstavcích odůvodnění námitky se obec zabývá souladem s prioritami určenými PÚR ČR 2008, které požadují rozvojové záměry umísťovat do co nejméně konfliktních lokalit, podporovat kompenzační opatření, respektovat veřejné zájmy (zejména ochrany přírody a krajiny), zachování prostupnosti krajiny, různé systémy dopravní infrastruktury koordinovat a hledat řešení co nejméně konfliktní s ochranou přírody a krajiny. Tyto priority byly respektovány. Návrh koridoru silnice I/13 hledal řešení co nejméně konfliktní s ochranou přírody a krajiny. Na západě Libereckého a východě Ústeckého kraje je vymezena CHKO České Středohoří, které navazuje těsně na CHKO Lužické hory. Řešení mimo území CHKO nebylo možno nalézt. Koridor byl navržen tak, aby nezasahoval do I. a II. zóny CHKO. Záměr silnice I/13 v úseku Nový Bor – Děčín byl již posouzen v rámci procesu EIA. Ministerstvo životního prostředí k záměru vydalo souhlasné stanovisko. Koridor D03 je v souladu s variantou, která byla v rámci procesu EIA označena za vhodnější.

Obec se domnívá, že navržený koridor není v souladu s koridorem kapacitní silnice S11 (D8 – Děčín – Česká Lípa – Svor – Bílý Kostel nad Nisou – Liberec – R35) vymezeném v PÚR ČR, protože neprochází městem Česká Lípa. Úkolem zásad územního rozvoje je upřesnit vymezení ploch a koridorů dopravní infrastruktury, při respektování důvodů vymezení a kritérií a podmínek pro rozhodování. Důvodem vymezení je v PÚR ČR 2008 „Převedení zvýšeného dopravního zatížení mezi Ústeckým krajem a Libereckým krajem, a to také ve vztahu k příčným spojením se svobodným státem Sasko“. Podstatou tohoto koridoru je tedy propojení krajů a nikoli propojení jednotlivých měst. Město Česká Lípa je z této silnice I/13 napojeno novým koridorem silnice I/9 řešené jako obchvat, který se na území města Česká Lípa napojuje na koridor silnice I/13 a spolu s ní v peážii pokračuje na Nový Bor a Svor.

Umístění koridoru na území obce Volfartice vychází ze studie zpracované Ředitelstvím silnic a dálnic ČR a výsledků hodnocení vlivů stavby na životní prostředí (EIA). Toto vymezení také respektuje vymezení koridoru v ZÚR Ústeckého kraje. Informace o koridoru budou doplněny do odůvodnění ZÚR LK.

### **Námitka č. 36:**

**Podal:** Obec Volfartice

**Č.j.** KULK 67579/2011

**Námitka:**

**Obec Volfartice podává námitku k územnímu vymezení koridoru pro umístění staveb a opatření pro snižování ohrožení území povodněmi P08 Libchava, Horní Libchava a požaduje v textových a grafických částech návrhu ZÚR LK rozšířit územní vymezení koridoru pro umístění staveb a opatření pro snižování ohrožení území povodněmi P08 Libchava, Horní Libchava i na území obce Volfartice podél toku Libchava.**

#### **Odůvodnění námitky:**

Zastavěné území obce Volfartice leží převážně podél vodního toku Libchava. V červenci 2009 a srpnu 2010 byla část zastavěného území zasažena povodní, která způsobila rozsáhlé škody na veřejné infrastruktuře (silnice, mosty) i na nemovitostech soukromých vlastníků.

Celé správní území obce Volfartice leží v území Chráněné krajinné oblasti České středohoří, které omezuje a limituje jeho rozvoj. Snahou Správy CHKO České středohoří (dále jenom „Správa“) je zamezit rozvoji obce mimo zastavěné území. Při tvorbě a projednávání územního plánu obce Volfartice a jeho změně Správa apelovala na intenzivnější využití zastavěného území, které je však ohroženo povodněmi.



V Územně analytických podkladech Libereckého kraje (dále jenom „ÚAP LK“) z roku 2008 i v Územně analytických podkladech obce s rozšířenou působností Česká Lípa (dále jenom „ÚAP ORP Česká Lípa“) je ve výkresech záměrů na provedení změn v území vymezen koridor P08 protipovodňových opatření na toku Libchava, úsek Horní Libchava – Volfartice.

Požadavek obce na vymezení koridoru pro umístění staveb a opatření pro snižování ohrožení území povodněmi na území obce Volfartice je uplatňován i na základě požadavků republikových priorit určených Politikou územního rozvoje České republiky 2008, které kromě jiného určují, aby se vytvářely podmínky pro preventivní ochranu území a obyvatelstva před potenciálními riziky a přírodními katastrofami v území (záplavy, sesuvy půdy, eroze atd.) s cílem minimalizovat rozsah případných škod, zejména zajistit územní ochranu ploch potřebných pro umísťování staveb a opatření na ochranu před povodněmi a pro vymezení území

určených k řízeným rozlivům povodní a vytvářet podmínky pro zvýšení přirozené retence srážkových vod v území s ohledem na strukturu osídlení a kulturní krajinu jako alternativy k umělé akumulaci vod. (Viz také UAEU, část III. 5 čl. 23, 24; viz také čl. 27 PÚR ČR 2006.)

Republikové priority územního plánování pro zajištění udržitelného rozvoje území podle § 31 stavebního zákona určují požadavky na konkretizaci obecně formulovaných cílů a úkolů územního plánování a určují strategii a základní podmínky pro jejich naplňování v územně plánovací činnosti krajů a obcí a při tvorbě resortních koncepcí s důsledky pro území.

V letošním roce obec Volfartice zahájila proces pořizování nové územně plánovací dokumentace pro obec Volfartice (usnesení zastupitelstva obce Volfartice ze dne 30. 03. 2011 a 15. 06. 2011). V průběhu pořizování a zpracování územního plánu Volfartice bude obec aktivně postupovat a prosazovat, aby byl koridor pro umístění staveb a opatření pro snižování ohrožení území povodněmi, který má nadmístní význam, vymezen a stanoven v Zásadách územního rozvoje Libereckého kraje, územním plánu Volfartice a v územně plánovacích podkladech Libereckého kraje i obce s rozšířenou působností Česká Lípa.

Z výše uvedených důvodů obec Volfartice požaduje v textových a grafických částech návrhu ZÚR LK rozšířit územní vymezení koridoru pro umístění staveb a opatření pro snižování ohrožení území povodněmi P03 Libchava, Horní Libchava i o záplavami ohrožené území obce Volfartice tak, jak je vymezen v grafické části ÚAP ORP Česká Lípa (viz např. Výkres záměrů na provedení změn v území).

**Rozhodnutí o námitce:** Námitce se nevyhovuje.

#### **Odůvodnění rozhodnutí:**

Obec Volfartice požaduje rozšířit vymezení koridoru pro umístění staveb a opatření pro snižování ohrožení území povodněmi P08 Libchava, Horní Libchava i o území Volfartice.

V Zásadách územního rozvoje Libereckého kraje (dále jen ZÚR LK) jsou vymezeny koridory pro umístění staveb a opatření pro snižování ohrožení území povodněmi (dále jen koridory protipovodňové ochrany). Koridory protipovodňové ochrany jsou vymezeny v souladu s Koncepcí ochrany před povodněmi v Libereckém kraji a zahrnují i záměry z Plánu oblasti povodí Horního a Středního Labe a Plánu oblasti povodí Ohře a Dolního Labe včetně Studie z něj vyplývající. (viz *Odůvodnění kap. D.2*)

Dotčený orgán Ministerstvo Zemědělství uplatnilo k této námitce stanovisko, ve kterém ponechává zařazení tohoto koridoru do ZÚR LK pořizovateli ZÚR a příslušnému vodoprávnímu úřadu z hlediska krajské koncepce k posouzení.

V odůvodnění stanoviska Ministerstvo zemědělství dále uvádí: „Požadavek obce Volfartice na rozšíření územního vymezení koridoru pro umístění staveb VPS a VPO pro snižování ohrožení povodněmi (kód P08) Libchava, Horní Libchava na území obce Volfartice není opřen o žádné opatření z Plánu oblasti povodí Ohře a dolního Labe, který byl schválen v r. 2009, tedy v době, kdy do něj nemohly být zařazeny nové skutečnosti. Protipovodňová opatření v dané obci nevyplývají ani ze studie proveditelnosti - Zvýšení ochrany sídel v povodí Ploučnice před povodněmi. Nedisponujeme žádnými jinými podklady či informacemi, týkajícími se protipovodňových opatření na území dané obce k akceptování této námitky.“

Krajský úřad Libereckého kraje, odbor životního prostředí a zemědělství, který je současně i vodoprávním úřadem kraje uplatnil stanovisko, ve kterém tento tok považuje pod podrobností ZÚR LK.

Protože pořizovateli ZÚR LK není známo žádné navržené protipovodňové opatření nebo stavba na těchto vodních tocích a ani nevyplyvá z výše zmiňovaných dokumentů, vymezení koridoru je bezpředmětné.

Samotný koridor nezajistí ochranu před povodněmi. Koridory mají zajistit územní ochranu pro realizaci protipovodňových opatření nebo staveb. Skutečnost, že není v ZÚR LK vymezen koridor protipovodňové ochrany, neznámá, že na těchto vodních tocích nelze realizovat žádné protipovodňové opatření. Umísťování protipovodňových staveb a opatření, která nemají nadmístní význam, lze řešit pouze na úrovni územního plánu.

K jednotlivým odstavcům v odůvodnění námitky lze uvést.

Vymezovat plochy pro rozvoj obce do území ohrožených povodněmi není žádoucí a není to důvodem pro realizaci protipovodňových opatření. Ta slouží k ochraně již stávajících objektů.

Koridor až po Volfartice byl nejen v ÚAP LK 2008 ale i v Návrhu ZÚR LK 2007. Na základě požadavku dotčeného orgánu příslušného vodoprávního úřadu resp. Krajského úřadu Libereckého kraje, odboru životního prostředí a zemědělství, byly veškeré koridory upřesněny dle Koncepce ochrany před povodněmi v Libereckém kraji. V průběhu dalšího projednání byly koridory rozšířeny tak, aby zahrnovaly opatření a stavby s územními nároky vyplývající ze schválení Plánů oblastí povodí.

ZÚR LK respektuje priority PÚR ČR 2008 s ohledem na podrobnost dokumentace (ZÚR LK v měř. 1:100 000), vymezují koridory pro umístění protipovodňových opatření a staveb nadmístního významu a stanovují úkoly pro územní plánování. Priority v PÚR ČR nejsou stanoveny pouze pro zásady územního rozvoje, ale i pro územní plány a rozhodování v území. Jak bylo již výše uvedeno, pro umístění protipovodňových staveb a opatření není podmínkou existence koridoru v zásadách územního rozvoje. Protipovodňové stavby a opatření, která nemají nadmístní význam, lze řešit na úrovni územního plánu.

V případě, že bude v rámci pořizování územního plánu Volfartice či podnětu příslušného vodohospodářského orgánu na území obce Volfartice navrženo protipovodňové opatření nebo stavba nadmístního významu, bude tato skutečnost zohledněna při aktualizaci ZÚR LK.

### **Námítka č. 38:**

**Podal:** Obec Kozly

**Č.j.** KULK 67564/2011

### **Námítka:**

Obec Kozly podává námitku k návrhu Zásad územního rozvoje Libereckého kraje (dále jenom „návrh ZÚR LK“) a to k územnímu vymezení koridoru **E3 – vedení VVN 110 kV, úsek TR Babylon – hranice LK – (TR Úštěk)** (dále jen „koridor E3“), k územnímu vymezení koridoru **E4 – vedení VVN 110 kV, úsek TR Babylon – hranice LK – (TR Děčín Železnice)** (dále jenom „koridor E4“) a k územnímu vymezení koridoru **E6 – vedení VVN 110 kV, úsek TR Babylon – TR Česká Lípa Dubice** (dále jenom „koridor E6“) v území obce Kozly a požaduje v textových a grafických částí návrhu ZÚR LK koridor E3, koridor E4 a koridor E6 v rozsahu vymezení na správním území obce Kozly vypustit (nevymezovat, nestanovovat).

### **Odůvodnění námitky:**

Obec Kozly leží na jižním svahu kopce Kozel, západně od České Lípy, v nadmořské výšce cca 350 a 450 m n. m. Jedná se o obec s 140 trvale bydlícími obyvateli. Větší část území obce Kozly leží v území Chráněné krajinné oblasti České středohoří. Jižní částí území obce je vedeno šest tras velmi vysokého napětí do a z transformovny Babylon. Trasa velmi vysokého napětí 220 kV vede napříč územím obce Kozly (východ – západ).

Ve větší polovině území je rozvoj obce limitován ochranou přírody (celé území CHKO České středohoří v území obce Kozly je v II. zóně odstupňované ochrany), ve zbylé části území obce je rozvoj obce jak v zastavěném území, tak i v nezastavěném území, výrazně limitován ochrannými pásmy velmi vysokého napětí.

Již dnes obec Kozly, vzhledem k svému znehodnocenému území trasami vedení vysokého napětí, postrádá svou bývalou atraktivitu protáhlé malebné obce na svahu kopce, kde s každého stavení, byl jižním směrem krásný a ničím nenarušovaný výhled do krajiny Českého středohoří a Máchova kraje. Dnes, díky umístěným vedením VVN je tomu jinak.

Kromě zmíněných negativ plynoucích ze znehodnocení atraktivnosti území a s tím souvisejícího faktického znehodnocení hodnoty nemovitosti je dalším významným negativem i zcela prozaický každodenní život uživatelů území, kde je slabší resp. rušený televizní a rozhlasový signál i signál mobilních operátorů, kde jsou celkově problémy s mobilními telekomunikačními prostředky.

Vymezením dalších koridorů pro umístění nových koridorů pro vedení VVN 110 kV

tak, jak jsou vymezeny v návrhu ZÚR LK by nepochybně došlo k dalšímu zmenšení území potenciálně vhodného pro rozvoj obce a nepochybně i k zhoršení života obyvatel obce Kozly.

Vymezení koridoru E3 a koridoru E4 nenaplnuje ani hlavní cíle koncepce technické infrastruktury stanovené v návrhu ZÚR LK, kterou je *vytvořit podmínky pro optimální obslužnost území Libereckého kraje vodohospodářskými, energetickými a informačními systémy zajištěním průchodnosti územím a napojením sídelní struktury na nadřazenou síť technické infrastruktury*. Koridor E3 je vymezen pro oblast Štětí, koridor E4 pro oblast Děčína.

V odůvodnění územního vymezení nových koridorů vedení elektrické energie na území Libereckého kraje v návrhu ZÚR LK je zvýšení spolehlivosti její dodávky a podpora rozvoje podnikatelských aktivit na území kraje, zejména v rozvojových oblastech. Koridor E3 a koridor E4 nenaplnují odůvodnění uvedené v návrhu ZÚR LK (na území kraje).

Kromě obecných formulací potřeby vymezení nových koridorů pro vedení VVN 110 kV, neobsahuje odůvodnění jejich vymezení žádné údaje, které by prokazovaly jejich potřebu. V návrhu ZÚR LK není zdůvodněná trasa vymezení koridoru E3, koridoru E4 a koridoru E6 v území obce Kozly.

Z výše uvedených důvodů obec Kozly požaduje z textových a grafických částí návrhu ZÚR LK koridor E3, koridor E4 a koridor E6 na území obce Kozly nevymezovat a nestanovovat.

**Rozhodnutí o námitce:** Námitce se nevyhovuje.

#### **Odůvodnění rozhodnutí:**

V ZÚR LK jsou navrženy koridory E3 – vedení VVN 110 kV, úsek TR Babylon – hranice LK – (TR Úštěk), E4 - vedení VVN 110 kV, úsek TR Babylon – hranice LK – (TR Děčín Železnice) a E6 - vedení VVN 110 kV, úsek TR Babylon – TR Česká Lípa Dubnice. Jedná se o veřejně prospěšné stavby.

Důvodem vymezení je zvýšení spolehlivosti dodávky elektrické energie a podpora rozvoje podnikatelských aktivit na území kraje, zejména v rozvojových oblastech. (viz. *Odůvodnění kapitola D.2, zásada Z32*).

Blíže jsou záměry specifikovány v ÚAP LK.

- Záměr dvojvedení VVN 110 kV v úseku TR Babylon – hranice LK – (TR Děčín Železnice), Nové těžké systémové propojovací vedení pro zvýšení kapacity v okresech Děčín a Ústí nad Labem a zabezpečení náhradní dodávky mezi TR PS/110 kV Chotějovice a Babylon.
- Záměr dvojvedení VVN 110 kV v úseku TR Babylon – hranice LK – (TR Úštěk – TR Hoštka – TR Štětí), zabezpečení napájení nové TR Úštěk a nové TR Hoštka + zvýšení kapacity na vzdálených vývodech (Litoměřice jih, Roudnice, Libochovice, Čížkovice) a uzavření stávajícího rozpojeného kruhu v R110 kV Mělník. Zlepšení napájení papírny Štětí a posílení vazby paralelně provozované oblasti Výškov – Chotějovice – Babylon.
- Záměr jednoduchého vedení VVN 110 kV v úseku TR Babylon – TR Česká Lípa Dubnice, Zvýšení kapacity napájení v oblasti České Lípy.

Ministerstvo průmyslu a obchodu jako dotčený orgán uplatnilo následující stanovisko k námitce obce Kozly: „Námitce nelze vyhovět. Umístění napájecího uzlu TR Babylon, jehož úlohu posiluje i PÚR ČR (2008) vymezením koridorů republikového významu E10 pro vedení VVN 400 kV, neumožňuje v podstatě jiná vymezení navazujících koridorů nadmístního významu. Při územním plánování lze pak řešit pouze dílčí úpravy trasy v rámci koridorů.“

Pro návrh vedení výše zmíněných VVN 110 kV je klíčové umístění transformovny Babylon, která je v sousedství obce Kozly. Jedná se o transformovnu republikového významu, která je součástí přenosové soustavy. Veškeré zásobování elektrickou energií na západě Libereckého kraje a na

východě Ústeckého kraje vychází z této transformovny. Na základě priority P15 k zajištění hospodářského rozvoje území, která zní „Zajistit územní podmínky pro efektivní zásobování území energiemi a hospodaření s nimi“, byla v ZÚR LK stanovena zásada Z32 „Vytvářet územní podmínky pro zajištění spolehlivosti systému zásobování elektrickou energií a pro zlepšení výkonového deficitu k očekávaným potřebám území“. Tato zásada je v ZÚR LK plněna navržením příslušných koridorů.

Vypuštění záměrů by bylo v rozporu s předpokládaným rozvojem na území Libereckého kraje, kde je vymezena rozvojová oblast ROB2 Česká Lípa – Nový Bor i Ústeckého kraje (kde je vymezená např. rozvojová oblast NOB2 Děčínsko). Vydané Zásady územního rozvoje Ústeckého kraje obsahují koridory distribuční rozvodné soustavy, které jsou v souladu (navazují) s koridory vymezenými v ZÚR LK.

Potřebnost těchto koridorů byla prokázána a je výše uvedena. Dále bylo potřeba se zabývat vhodným vedením koridorů na území Libereckého kraje. Vedení VVN je navrženo tak, aby v území nevznikaly nové koridory a tedy i v blízkosti transformovny na území obce Kozly je koridor veden v souběhu se stávajícími vedeními VVN 400 kV a 110 kV. Tím je minimalizován zásah do rozvoje obce a do krajiny, která dosud není znehodnocena technickou infrastrukturou.

#### **Námítka č. 44:**

**Podal:** Obec Chuchelna

**Č.j.** KULK 67413/2011

#### **Námítka:**

Obec Chuchelna tímto uplatňuje námitku k veřejnému projednání Návrhu Zásad Územního rozvoje Libereckého kraje na základě ustanovení § 39 odst. 2 zákona č. 183/2006 Sb., o územním plánování a stavebním řádu ve znění pozdějších předpisů. Následující námitku uplatňujeme k záměru, který je navržen na území obce Chuchelna a dále v návaznosti na území obce, které však území obce přímo ovlivňuje. Znění vlastní námítky je následující:

Obec Chuchelna nesouhlasí s návrhem územní rezervy koridoru pro variantu C (superseverní) kapacitní silnice S5 v úseku Rádelský Mlýn – Semily – hranice LK s označením "D01C" z následujících důvodů:

Návrh územní rezervy koridoru nevhodně zasahuje do přírodně nejcennějších území v okolí obce, koridor přímo protíná Přírodní rezervaci Údolí Jizery u Semil a Bitouchova, nově navrhovanou Přírodní rezervaci Údolí Jizery, Evropsky významnou lokalitu NATURA 2000 Údolí Jizery a Kamenice, nadregionální biocentrum Údolí Jizery a Kamenice a nadregionální biokoridor K30MB. V rámci Návrhu Zásad územního rozvoje Libereckého kraje jsou také vymezeny pro obec Chuchelna oblasti krajinného rázu "Podkrkonoší" a „Železnobrodsko-Rychnovsko“ přes něž je tato kapacitní silnice vedena, přičemž v textové části u "specifických kritérií a podmínek při plánování změn v území a rozhodování o nich" je uvedeno, že je nutné zachovat současný charakter oblastí a eliminovat možné ovlivnění investičními záměry a nešetrnými způsoby hospodaření a že změny využití území nesmí snižovat, likvidovat či znehodnocovat existující krajinářské hodnoty a celkový charakter osídlení, což koridor kapacitní silnice nesplňuje vzhledem k problematice průchodu údolím Chuchelského potoka, dále je zde uvedené, že je nutné minimalizovat zásahy do zachovalých částí venkovských sídel a jejich okolí, což není navrženým koridorem respektováno, rovněž je zde uvedeno, že se do této oblasti krajinného rázu nemají umísťovat nové liniové dopravní stavby spojené s výrazným narušením krajinného reliéfu, přičemž právě u navrženého koridoru kapacitní silnice se dá předpokládat výrazné narušení krajinného reliéfu vzhledem k velmi různorodému reliéfu na území obce, přičemž se nedá předpokládat, že případná kompenzační opatření v podstatné míře tyto faktory eliminují a návrh územní rezervy koridoru pro variantu C (superseverní) kapacitní silnice S5 je tudíž v přímém rozporu s vymezenou oblastí krajinného rázu. Z projednávaného návrhu zásad územního rozvoje není patrné, o jakou kategorii silnice by se ve skutečnosti mělo jednat, jelikož ve vydávané části je uvedeno, že se má jednat o kapacitní silnici S5 a v jiných částech textu zase o rychlostní silnici R35, což s ohledem na možné různé šířkové a směrové parametry těchto silnic je velmi zavádějící. V grafické ani textové části dokumentace návrhu zásad územního rozvoje není zároveň jednoznačně stanoveno, jakou šíří má mít územní rezerva koridoru kapacitní silnice S5, což vzhledem k blokaci území pouze pro kapacitní silnici je zásadní skutečnost.

Jak je uváděno v dokumentaci návrhu zásad územního rozvoje, je varianta C (superseverní) nejméně výhodná jak z dopravně-ekonomického hlediska (průchod velmi složitým územím vyvolá velké investiční i provozní náklady - dlouhé podzemní úseky a mosty), tak i z pohledu ochrany krajiny a obyvatelstva (varianta má největší potenciální negativní zásahy do přírody a krajiny, průchod přírodním parkem Maloskalsko a dalším územím s vysokou hodnotou krajinného rázu, negativní dopady na EVL Údolí Jizery a Kamenice, rozsáhlé zábory PUPFL, negativní dopady na obyvatelstvo).

Jsme přesvědčeni, že návrh zásad územního rozvoje není v otázce vedení kapacitní silnice S5 v souladu se schválenou Politikou územního rozvoje ČR, jelikož tato stanovila, že do konce roku 2010 má být proveden výběr koridoru kapacitní silnice s ohledem na území CHKO Český ráj a lokality soustavy Natura 2000 a stanovit požadované podmínky jeho územní ochrany. Uvedený požadavek z Politiky územního rozvoje ČR jednoznačně nebyl splněn, jelikož v návrhu zásad územního rozvoje nebyl vybrán koridor kapacitní silnice S5, nýbrž byly vymezeny 3 varianty koridoru.

Dále uvádíme, že v rámci společného jednání o Návrhu Územního plánu Chuchelna, které se uskutečnilo na začátku roku 2011, nebylo žádným z příslušných dotčených orgánů požadováno ani uvažováno vedení kapacitní silnice S5 přes území obce Chuchelna, přičemž jsme přesvědčeni, že pro dotčené orgány nenastaly žádné nově zjištěné a doložené skutečnosti, které nemohly být uplatněny v rámci projednání Územního plánu Chuchelna tak, aby musela být změněna jejich stanoviska v tom smyslu, že přes území obce Chuchelna má být navržen koridor kapacitní silnice S5.

Navržená územní rezerva koridoru pro variantu C (superseverní) kapacitní silnice S5 by si vyžádala demolici mnoha objektů, především určených pro bydlení, zároveň by měla negativní vliv na ostatní stávající zástavbu a další rozvoj celé obce.

Jak je uvedeno v návrhu zásad územního rozvoje je navržená územní rezerva koridoru pro variantu C (superseverní) kapacitní silnice S5 prvořadě navržena pro zlepšení dopravního napojení Semílska, ale vzhledem k výrazně negativnímu zasažení území a občanů obce a navazujícího území je pro obec Chuchelna důležitější nenarušení přírodního bohatství a zdravých životních podmínek obyvatele.

**Na základě uvedeného požadujeme vypustit návrh územní rezervy koridoru pro variantu C (superseverní) kapacitní silnice S5 v úseku Rádelský Mlýn - Semily - hranice LK s označením "D01C" ze Zásad územního rozvoje Libereckého kraje.**

**Rozhodnutí o námitce:** Námitce se vyhovuje.

#### **Odůvodnění rozhodnutí:**

V ZÚR LK je navržen koridor územní rezervy D01C – kapacitní silnice S5, úsek Rádelský mlýn – Semily – hranice LK. Jedná se o jednu ze tří zvažovaných variant, které jsou zahrnuty v Politice územního rozvoje České republiky 2008 (dále jen PÚR ČR 2008). Další varianta kapacitní silnice S5 je v ZÚR LK vymezena jako územní rezerva D01B, úsek Ohrazenice – Turnov – Rovensko pod Troskami – hranice LK. Nové úseky třetí varianty kapacitní silnice S5 jsou mimo území Libereckého kraje. Důvodem vymezení silnice vycházející z PÚR ČR je zkvalitnění silničního spojení Hradec Králové – Liberec.

V rámci ZÚR LK jsou uvedeny v Odůvodnění ZÚR LK následující důvody pro tento záměr: zlepšení přístupnosti ROB1 Liberec (OB7 dle PÚR ČR) v rámci celostátních dopravních vztahů, zlepšení dopravních vazeb v rámci rozvojových oblastí ROB3 Turnov a ROB4 Železný Brod – Semily, řeší se problematika připojení Semílska na vyšší dopravní síť, zkrácení časové dostupnosti do Liberce, snížení negativních dopadů silniční dopravy na zastavěné území.

Koridor kapacitní silnice S5 je vymezen v PÚR ČR 2008 v úseku R10/R35 (Mnichovo Hradiště – Rádelský Mlýn) – Úlibice. Ustanovení § 31, odst. 4 zákona č. 183/2006 o územním plánování a stavebním řádu říká „politika územního rozvoje je závazná pro pořizování a vydávání zásad územního rozvoje, územních plánů, regulačních plánů a pro rozhodování v území“. Je tedy zřejmé, že kapacitní silnice S5 musela být v ZÚR LK řešena.

Varianta, která je předmětem námitky byla do návrhu ZÚR LK přidána po prvním společném jednání na základě projednání stanoviska Ministerstva životního prostředí (dále jen MŽP), které ve stanovisku k prvnímu návrhu ZÚR LK (2007) nesouhlasilo s vymezením silnice v úseku Turnov – Jičín – Úlibice. První návrh ZÚR LK (2007) respektoval PÚR ČR 2006 která vymezovala rychlostní silnici R35 v úseku Turnov – Jičín – Úlibice.

MŽP při jednáních ke stanovisku uplatněném k prvnímu návrhu ZÚR LK (2007) vycházelo z úvah, že na základě schválené PÚR ČR 2008 (schválená 20.7.2009) musí být v ZÚR LK zahrnuty všechny možné varianty řešené v PÚR ČR 2008 a prověřované územní studií, jejíž pořízení PÚR ČR 2008 uložila jako

úkol pro ministerstva a jiné ústřední správní úřady (*Územní studií, která zohlední požadavky udržitelného rozvoje území, provést výběr koridoru kapacitní silnice s ohledem na území CHKO Český ráj a lokality soustavy Natura 2000 a stanovit požadované podmínky jeho územní ochrany*). PÚR ČR 2008 v čl. (114) vymezila koridor kapacitní silnice S5 v úseku R/10/R35 (Mnichovo Hradiště – Rádelský Mlýn) – Úlibice.

Úkoly územního plánování v PÚR ČR 2008 v čl. (80) ukládají v bodě a) krajům v zásadách územního rozvoje upřesnit vymezení ploch a koridorů dopravní infrastruktury, při respektování důvodů vymezení a kritérií a podmínek pro rozhodování. V souladu s tímto bodem lze v ZÚR LK vymezit v rámci velmi širokého koridoru stanoveného v PÚR ČR 2008 jeden i více užších koridorů.

Úkoly územního plánování v PÚR ČR 2008 v čl. (80) ukládají v bodě b) příslušným krajům a obcím zajistit územní ochranu vymezených koridorů a ploch, případně územní rezervou.

Na základě požadavku a následné dohody s MŽP byly v návrhu ZÚR LK zapracovány 2 varianty koridoru kapacitní silnice a to územní rezervou. Podkladem ke zpřesnění koridoru do ZÚR LK byla Studie proveditelnosti a účelnosti silnice R35, kterou zpracovala firma Valbek v roce 2009.

V rámci veřejného projednání byla podána řada námitek a připomínek. Dotčené orgány k nim uplatnily svá stanoviska.

Ministerstvo dopravy k námitkám a připomínkám týkajícím se tzv. superseverního koridoru uvedlo:

MD jednoznačně považuje z předkládaných variant Studie proveditelnosti a účelnosti silnice R35 (Valbek, 2009) za nej přijatelnější z hlediska směrového vedení a ekonomické náročnosti severní variantu, která je vymezena v PÚR ČR z roku 2008 jako kapacitní silnice. Superseverní varianta by měla nej nižší dopravní zatížení při zcela extrémních finančních nákladech. Bez možnosti etapizace výstavby je její realizace prakticky vyloučená. MD tuto variantu nikdy nesledovalo.

MŽP k námitkám a připomínkám týkající se kapacitní silnice S5 v obou variantách uvedlo:

Konečný výběr varianty vedení koridoru silnice R35 (S5) je na rozhodnutí Libereckého kraje. MŽP vystupuje v procesu výběru konečné varianty pouze jako dotčený orgán státní správy, tzn. že se vyjadřuje pouze k tomu, zda a za jakých podmínek jsou z hlediska kompetencí MŽP jednotlivé varianty přijatelné a realizovatelné.

Severní varianta vedení koridoru silnice R35 je pro MŽP možná pouze za podmínek důsledného dodržování environmentálních kritérií a požadavků složkových zákonů ochrany životního prostředí. Nad preferencí severní varianty vedení koridoru panuje v současné době shoda Ministerstva dopravy ČR, Ministerstva životního prostředí ČR a Krajského úřadu Libereckého kraje.

K superseverní variantě vedení koridoru silnice R35 obdrželo MŽP zásadní nesouhlas patnácti obcí, které uvádějí, že superseverní varianta koridoru silnice R35 omezí obce nacházející se v blízkosti uvažovaného trasování koridoru, a to zejména zablokováním územního rozvoje v katastrech těchto obcí. V neposlední řadě je také z posuzovaných variant investičně nej nákladnější, a to i z hlediska provozních nákladů a nákladů na pozdější údržbu komunikace. Tato trasa také prochází krajinářsky hodnotným územím a přímo zasahuje do některých chráněných území. MŽP se důkladně zabývá všemi obdrženými připomínkami a námitkami a považuje řadu z nich za opodstatněné.

Z vyjádření dotčených orgánů nevyplývá požadavek na ponechání tzv. superseverní varianty v ZÚR LK. Vymezením pouze tzv. severní varianty v ZÚR LK je zajištěn soulad s PÚR ČR. Zastupitelstvo Libereckého kraje na svém zasedání dne 30.3.2010 schválilo doporučení „Ministerstvu dopravy územní stabilizaci "severního koridoru" pro trasu rychlostní silnice R 35 v úseku Turnov - Ktová, hranice Libereckého kraje (- Úlibice)". Tzv. superseverní varianta byla v rámci vyhodnocení vlivu ZÚR LK na udržitelný rozvoj vyhodnocena jako méně vhodná. Všechny dotčené obce v rámci veřejného projednání ZÚR LK vyslovily nesouhlas s tzv. superseverní variantou. Není tedy žádný důvod tuto variantu dále sledovat.

#### **Námitka č. 45:**

**Podal:** Obec Nová Ves nad Popelkou

**Č.j.** KULK 67470/2011

**Námitka:**



Obec Nová Ves Nad Popelkou tímto uplatňuje námitku k veřejnému projednání Návrhu Zásad Územního rozvoje Libereckého kraje na základě ustanovení § 39 odst. 2 zákona č. 183/2006 Sb., o územním plánování a stavebním řádu ve znění pozdějších předpisů. Následující námitku uplatňujeme k záměru, který je navržen na území obce Nová Ves Nad Popelkou a dále v návaznosti na území obce, které však území obce přímo ovlivňuje. Znění vlastní námitky je následující:

Obec Nová Ves Nad Popelkou nesouhlasí s návrhem územní rezervy koridoru pro variantu C (superseverní) kapacitní silnice S5 v úseku Rádelský Mlýn - Semily - hranice LK s označením "D01C" z následujících důvodů:

Návrh územní rezervy koridoru nevhodně zasahuje do přírodně nejceněnějších území na území obce a v jeho okolí. V rámci Návrhu Zásad územního rozvoje Libereckého kraje jsou také pro obec Nová Ves Nad Popelkou vymezeny oblasti krajinného rázu "Kozákovský hřbet" a "Podkrkonoší" přes které je tato kapacitní silnice vedena, přičemž v textové části u "specifických kritérií a podmínek při plánování změn v území a rozhodování o nich" je uvedeno, že území zvláště nechráněná mají být chráněna v kontextu regulativů zvláště chráněných území, tj. v tomto případě Chráněné krajinné oblasti Český ráj, dále je zde uvedeno, že je nutné důsledně chránit pohledovou linii vrcholového hřbetu, jež navržená kapacitní komunikace právě nevhodně protíná v jihozápadní části obce, jež je pohledově velmi exponovaná, dále je zde zmíněno, že je nutné zachovat současný charakter oblasti a eliminovat možné ovlivnění investičními záměry a nešetrnými způsoby hospodaření a že změny využití území nesmí snižovat, likvidovat či znehodnocovat existující krajinářské hodnoty, dále je zde uvedeno, že je nutné minimalizovat zásahy do zachovalých částí venkovských sídel a jejich okolí, což není navrženým koridorem respektováno, přičemž se nedá předpokládat, že případná kompenzační opatření v podstatné míře tyto faktory eliminují a návrh územní rezervy koridoru pro variantu C (superseverní) kapacitní silnice S5 je v přímém rozporu s vymezenou oblastí krajinného rázu.

Z projednávaného návrhu zásad územního rozvoje není patrné, o jakou kategorii silnice by se ve skutečnosti mělo jednat, jelikož ve vydávané části je uvedeno, že se má jednat o kapacitní silnici S5 a v jiných částech textu zase o rychlostní silnici R35, což s ohledem na možné různé šířkové a směrové parametry těchto silnic je velmi zavádějící. V grafické ani textové části dokumentace návrhu zásad územního rozvoje není zároveň jednoznačně stanoveno, jakou šíři má mít územní rezerva koridoru kapacitní silnice S5, což vzhledem k blokaci území pouze pro kapacitní silnici je zásadní skutečnost.

Jak je uváděno v dokumentaci návrhu zásad územního rozvoje, je varianta C (superseverní) nejméně výhodná jak z dopravně-ekonomického hlediska (průchod velmi složitým územím vyvolá velké investiční i provozní náklady - dlouhé podzemní úseky a mosty), tak i z pohledu ochrany krajiny a obyvatelstva (varianta má největší potenciální negativní zásahy do přírody a krajiny, průchod přírodním parkem Maloskalsko a dalším územím s vysokou hodnotou krajinného rázu, negativní dopady na EVL Údolí Jizery a Kamenice, rozsáhlé zábory PUPFL, negativní dopady na obyvatelstvo).

Jsme přesvědčeni, že návrh zásad územního rozvoje není v otázce vedení kapacitní silnice S5 v souladu se schválenou Politikou územního rozvoje ČR, jelikož tato stanovila, že do konce roku 2010 má být proveden výběr koridoru kapacitní silnice s ohledem na území CHKO Český ráj a lokality soustavy Natura 2000 a stanovit požadované podmínky jeho územní ochrany. Uvedený požadavek z Politiky územního rozvoje ČR jednoznačně nebyl splněn, jelikož v návrhu zásad územního rozvoje nebyl vybrán koridor kapacitní silnice S5, nýbrž byly vymezeny 3 varianty koridoru.

Navržená územní rezerva koridoru pro variantu C (superseverní) kapacitní silnice S5 by si vyžádala demolici mnoha objektů, především určených pro bydlení, zároveň by měla negativní vliv na ostatní stávající zástavbu a další rozvoj obce.

Jak je uvedeno v návrhu zásad územního rozvoje je navržená územní rezerva koridoru pro variantu C (superseverní) kapacitní silnice S5 prvořadě navržena pro zlepšení dopravního napojení Semilsko, ale vzhledem k výrazně negativnímu zasažení území a občanů obce a navazujícího území je pro obec Nová Ves Nad Popelkou důležitější nenarušení přírodního bohatství a zdravých životních podmínek obyvatel.

**Na základě uvedeného požadujeme vypustit návrh územní rezervy koridoru pro variantu C (superseverní) kapacitní silnice S5 v úseku Rádelský Mlýn - Semily - hranice LK s označením "D01C" ze Zásad územního rozvoje Libereckého kraje.**

**Rozhodnutí o námitce:** Námitce se vyhovuje.

**Odůvodnění rozhodnutí:**

V ZÚR LK je navržen koridor územní rezervy D01C – kapacitní silnice S5, úsek Rádelský mlýn – Semily – hranice LK. Jedná se o jednu ze tří zvažovaných variant, které jsou zahrnuty v Politice územního rozvoje České republiky 2008 (dále jen PÚR ČR 2008). Další varianta kapacitní silnice S5 je v ZÚR LK vymezena jako územní rezerva D01B, úsek Ohrazenice – Turnov – Rovensko pod Troskami – hranice LK. Nové úseky třetí varianty kapacitní silnice S5 jsou mimo území Libereckého kraje. Důvodem vymezení silnice vycházející z PÚR ČR je zkvalitnění silničního spojení Hradec Králové – Liberec.

V rámci ZÚR LK jsou uvedeny v Odůvodnění ZÚR LK následující důvody pro tento záměr: zlepšení přístupnosti ROB1 Liberec (OB7 dle PÚR ČR) v rámci celostátních dopravních vztahů, zlepšení dopravních vazeb v rámci rozvojových oblastí ROB3 Turnov a ROB4 Železný Brod – Semily, řešení se problematikou připojení Semilska na vyšší dopravní síť, zkrácení časové dostupnosti do Liberce, snížení negativních dopadů silniční dopravy na zastavěné území.

Koridor kapacitní silnice S5 je vymezen v PÚR ČR 2008 v úseku R10/R35 (Mnichovo Hradiště – Rádelský Mlýn) – Úlibice. Ustanovení § 31, odst. 4 zákona č. 183/2006 o územním plánování a stavebním řádu říká „politika územního rozvoje je závazná pro pořizování a vydávání zásad územního rozvoje, územních plánů, regulačních plánů a pro rozhodování v území“. Je tedy zřejmé, že kapacitní silnice S5 musela být v ZÚR LK řešena.

Varianta, která je předmětem námítky byla do návrhu ZÚR LK přidána po prvním společném jednání na základě projednání stanoviska Ministerstva životního prostředí (dále jen MŽP), které ve stanovisku k prvnímu návrhu ZÚR LK (2007) nesouhlasilo s vymezením silnice v úseku Turnov – Jičín – Úlibice. První návrh ZÚR LK (2007) respektoval PÚR ČR 2006 která vymezovala rychlostní silnici R35 v úseku Turnov – Jičín – Úlibice.

MŽP při jednáních ke stanovisku uplatněném k prvnímu návrhu ZÚR LK (2007) vycházelo z úvah, že na základě schválené PÚR ČR 2008 (schválená 20.7.2009) musí být v ZÚR LK zahrnuty všechny možné varianty řešené v PÚR ČR 2008 a prověřované územní studií, jejíž pořízení PÚR ČR 2008 uložila jako úkol pro ministerstva a jiné ústřední správní úřady (*Územní studií, která zohlední požadavky udržitelného rozvoje území, provést výběr koridoru kapacitní silnice s ohledem na území CHKO Český ráj a lokality soustavy Natura 2000 a stanovit požadované podmínky jeho územní ochrany*). PÚR ČR 2008 v čl. (114) vymezila koridor kapacitní silnice S5 v úseku R10/R35 (Mnichovo Hradiště – Rádelský Mlýn) – Úlibice.

Úkoly územního plánování v PÚR ČR 2008 v čl. (80) ukládají v bodě a) krajům v zásadách územního rozvoje upřesnit vymezení ploch a koridorů dopravní infrastruktury, při respektování důvodů vymezení a kritérií a podmínek pro rozhodování. V souladu s tímto bodem lze v ZÚR LK vymezit v rámci velmi širokého koridoru stanoveného v PÚR ČR 2008 jeden i více užších koridorů.

Úkoly územního plánování v PÚR ČR 2008 v čl. (80) ukládají v bodě b) příslušným krajům a obcím zajistit územní ochranu vymezených koridorů a ploch, případně územní rezervou.

Na základě požadavku a následné dohody s MŽP byly v návrhu ZÚR LK zapracovány 2 varianty koridoru kapacitní silnice a to územní rezervou. Podkladem ke zpřesnění koridoru do ZÚR LK byla Studie proveditelnosti a účelnosti silnice R35, kterou zpracovala firma Valbek v roce 2009.

V rámci veřejného projednání byla podána řada námitek a připomínek. Dotčené orgány k nim uplatnily svá stanoviska.

Ministerstvo dopravy k námitkám a připomínkám týkajícím se tzv. superseverního koridoru uvedlo:

MD jednoznačně považuje z předkládaných variant Studie proveditelnosti a účelnosti silnice R35 (Valbek, 2009) za nejvhodnější z hlediska směrového vedení a ekonomické náročnosti severní variantu, která je vymezena v PÚR ČR z roku 2008 jako kapacitní silnice. Superseverní varianta by měla nejnižší dopravní zatížení při zcela extrémních finančních nákladech. Bez možnosti etapizace výstavby je její realizace prakticky vyloučená. MD tuto variantu nikdy nesledovalo.

MŽP k námitkám a připomínkám týkající se kapacitní silnice S5 v obou variantách uvedlo:

Konečný výběr varianty vedení koridoru silnice R35 (S5) je na rozhodnutí Libereckého kraje. MŽP vystupuje v procesu výběru konečné varianty pouze jako dotčený orgán státní správy, tzn. že se vyjadřuje pouze k tomu, zda a za jakých podmínek jsou z hlediska kompetencí MŽP jednotlivé varianty přijatelné a realizovatelné.

Severní varianta vedení koridoru silnice R35 je pro MŽP možná pouze za podmínek důsledného dodržování environmentálních kritérií a požadavků složkových zákonů ochrany životního prostředí.

Nad preferencí severní varianty vedení koridoru panuje v současné době shoda Ministerstva dopravy ČR, Ministerstva životního prostředí ČR a Krajského úřadu Libereckého kraje.

K superseverní variantě vedení koridoru silnice R35 obdrželo MŽP zásadní nesouhlas patnácti obcí, které uvádějí, že superseverní varianta koridoru silnice R35 omezí obce nacházející se v blízkosti uvažovaného trasování koridoru, a to zejména zablokováním územního rozvoje v katastrech těchto obcí. V neposlední řadě je také z posuzovaných variant investičně nejnákladnější, a to i z hlediska provozních nákladů a nákladů na pozdější údržbu komunikace. Tato trasa také prochází krajinářsky hodnotným územím a přímo zasahuje do některých chráněných území. MŽP se důkladně zabývá všemi obdrženými připomínkami a námitkami a považuje řadu z nich za opodstatněné.

Z vyjádření dotčených orgánů nevyplývá požadavek na ponechání tzv. superseverní varianty v ZÚR LK. Vymezením pouze tzv. severní varianty v ZÚR LK je zajištěn soulad s PÚR ČR. Zastupitelstvo Libereckého kraje na svém zasedání dne 30.3.2010 schválilo doporučení „Ministerstvu dopravy územní stabilizaci "severního koridoru" pro trasu rychlostní silnice R 35 v úseku Turnov - Ktová, hranice Libereckého kraje (- Úlibice)". Tzv. superseverní varianta byla v rámci vyhodnocení vlivu ZÚR LK na udržitelný rozvoj vyhodnocena jako méně vhodná. Všechny dotčené obce v rámci veřejného projednání ZÚR LK vyslovily nesouhlas s tzv. superseverní variantou. Není tedy žádný důvod tuto variantu dále sledovat.

#### **Námítka č. 46:**

**Podal:** Obec Horní Libchava

**Č.j.** KULK 67732/2011

#### **Námítka:**

Obec Horní Libchava podává námitku k územnímu vymezení koridoru D03 – silnice I/13, úsek Svor- Nový Bor – Manušice (silnice I/9) – hranice LK a požaduje z textových a grafických částí návrhu ZÚR LK koridor D03 – silnice I/13, úsek Svor- Nový Bor – Manušice (silnice I/9) – hranice LK v rozsahu vymezení na správním území obce Horní Libchava vypustit (nestanovovat, nevymezovat).

#### **Odůvodnění námítky:**

Již v roce 2002 se obec Horní Libchava vyjadřovala k návrhu zadání Územního plánu VÚC Libereckého kraje. V tomto vyjádření požadovala prověření a vyhodnocení přeložky silnice I/13 v úseku Nový Bor – Děčín v zásadních koncepčních variantách. Jako námět k prověření byla předložena možnost vedení počátečního úseku trasy v nové stopě, která se bude napojovat na připravovanou přeložku silnice I/9 v jihozápadním okraji České Lípy a dále pak vedena v souběhu s koridorem vysokého napětí do prostoru Volfartice, kde naváže na navrhovanou trasu ve směru na Děčín. Toto řešení bylo v grafické části návrhu zadání Územního plánu VÚC Libereckého kraje navrženo jako D4/1B. Druhá trasa byla označena jako D4/1 A.

V roce 2003 ve stanovisku ke konceptu Územního plánu VÚC Libereckého kraje požadovala obec Horní Libchava ponechat jako jedinou možnou variantu silnice I/13 přes území obce Horní Libchava trasu D4/1B.

V roce 2006 se obec Horní Libchava vyjadřovala k návrhu aktualizovaného zadání Územního plánu VÚC Libereckého kraje a požadovala, aby koridor přeložky silnice I/13 v západní části okresu Česká Lípa ( obec Horní Libchava) byl řešen ve variantách. Obec požadovala prověřit další varianty, které nebyly předmětem posuzování původního návrhu zadání Územního plánu VÚC Libereckého kraje.

Po změně stavebního zákona se dokument přejmenoval na Zásady územního rozvoje Libereckého kraje, který měl převzít připomínky vznesené k ÚP VÚC Libereckého kraje. V tomto dokumentu je navržena varianta D03 a jiná varianta nebyla navržena. Proto obec Horní Libchava s touto trasou zásadně nesouhlasí a požaduje z textových a grafických částí návrhu ZÚR LK koridor D03 – silnice I/13, úsek Svor- Nový Bor – Manušice (silnice I/9) – hranice LK v území obce Volfartice vypustit (nevymezovat, nestanovovat).

**Rozhodnutí o námitce:** Námitce se nevyhovuje.

**Odůvodnění rozhodnutí:**

Obec Horní Libchava požaduje vypustit koridor D03 silnice I/13, úsek Svor – Nový Bor – Manušice (silnice I/9) hranice LK v rozsahu vymezení na správním území obce Horní Libchava.

V Zásadách územního rozvoje Libereckého kraje (dále jen ZÚR LK) je vymezen koridor D03 silnice I/13, úsek Svor – Nový Bor – Manušice (silnice I/9) hranice LK, který dále pokračuje v Ústeckém kraji (resp. ZÚR Ústeckého kraje) jako koridor PK4 přes Benešov nad Ploučnicí do Děčína. Jedná se o koridor, který zpřesňuje koridor kapacitní silnice S11 vymezený v Politice územního rozvoje ČR 2008 (dále jen PÚR ČR 2008) D8 – Děčín – Česká Lípa – Svor – Liberec – R35. Dle § 31 odst. 4 zákona č. 183/2006 o územním plánování a stavebním řádu je PÚR ČR závazná pro pořizování a vydávání zásad územního rozvoje, územních plánů a rozhodování v území. Koridor tedy musí být v ZÚR LK řešen. ZÚR LK tento koridor upřesňuje v kontextu širších souvislostí (zejména provázanost na ZÚR Ústeckého kraje). Koridor zajišťuje zejména tangenciální mezikrajské vztahy Ústeckého a Libereckého kraje včetně propojení dálnice D8 a rychlostní silnice R35.

Umístění koridoru na území obce Volfartice vychází ze studie zpracované Ředitelstvím silnic a dálnic ČR a výsledků hodnocení vlivů stavby na životní prostředí (EIA). Toto vymezení také respektuje vymezení koridoru v ZÚR Ústeckého kraje.

K námitce uplatnilo Ministerstvo dopravy stanovisko, kde uvádí, že „Stabilizovaná trasa silnice I/13 v koridoru D03 byla posouzena z hlediska vlivu na životní prostředí procesem EIA, při kterém byly posuzovány všechny navrhované varianty. Negativní vlivy na přilehlé obce jsou eliminovány technickými opatřeními, která jsou navržena procesem EIA“.

Ze stanoviska Ministerstva dopravy je tedy zřejmé, že se jedná již o prověřený koridor s minimálními dopady na životní prostředí a obyvatele.

Správa CHKO České středohoří uplatnila k námitce následující stanovisko: „Správa CHKO České středohoří posuzovala v dotčeném úseku 2 varianty přeložky silnice I/13. Obě varianty vykazovaly z ekologického hlediska řadu problémů. Jako méně konfliktní vyšla varianta A. Dopravní koridory se budou setkávat vždy se střety s ochranou přírody. Proto jakékoli řešení bude pouze výběrem menšího zla. Křížení zastavěného území dopravním koridorem se lze jen těžko vyhnout v území, kde souvisle zastavěná území sídel se často táhnou i několik kilometrů“. Varianta A z dokumentace EIA odpovídá koridoru silnice I/13 v návrhu ZÚR LK.

V odůvodnění námitky se obec Horní Libchava zabývá vymezením koridorů pro tuto komunikaci v Územním plánu Velkého územního celku Libereckého kraje (dále jen ÚP VÚC LK). K návrhu zadání ÚP VÚC LK uplatnila obec vyjádření, ve kterém požadovala prověření a vyhodnocení přeložky v zásadních koncepčních variantách a podala návrh takového řešení. V roce 2003 ve stanovisku ke konceptu ÚP VÚC LK požadovala obec ponechat variantu, která byla navržena obcí v rámci vyjádření k zadání ÚP VÚC LK. V roce 2006 požadovala obec v rámci projednání aktualizovaného zadání ÚP VÚC LK, aby koridor přeložky silnice I/13 v západní části okresu Česká Lípa (obec Horní Libchava) byl řešen ve variantách.

Obec dále uvádí, že po změně stavebního zákona se dokument přejmenoval na ZÚR LK, který měl převzít připomínky vznesené k ÚP VÚC LK. V návrhu ZÚR LK je navržena varianta D03 a jiná varianta nebyla navržena. Proto obec s touto trasou nesouhlasí a požaduje koridor z textových a grafických částí vypustit.

S tvrzením obce, že dokument ÚP VÚC LK se po změně stavebního zákona přejmenoval na ZÚR LK nelze souhlasit. Zásady územního rozvoje jsou novým typem územně plánovací dokumentace kraje, které nahrazují dříve pořizované územní plány velkých územních celků. ÚP VÚC představovaly územně technické řešení společných problémů v měřítku 1:50 000. Na základě zákona č. 183/2006 o územním plánování a stavebním řádu (dále jen stavební zákon) byl stanoven proces pořizování zásad územního rozvoje. Pro potřeby pořízení Zásad územního rozvoje Libereckého kraje bylo schváleno Zastupitelstvem Libereckého kraje dne 19.12.2006 Aktualizované zadání Územního plánu velkého územního celku Libereckého kraje.

Záměry řešené v ÚP VÚC LK byly projektantem vyhodnoceny a byla do návrhu ZÚR LK převzata taková řešení, která vyhovovala koncepci dopravy řešené v ZÚR LK.

Úkolem zásad územního rozvoje vyplývajícím z PÚR ČR pro koridor S11 je upřesnit vymezení ploch a koridorů dopravní infrastruktury, při respektování důvodů vymezení a kritérií a podmínek pro rozhodování. Důvodem vymezení je v PÚR ČR 2008 „Převedení zvýšeného dopravního zatížení mezi



Ústeckým krajem a Libereckým krajem, a to také ve vztahu k příčným spojením se svobodným státem Sasko“. Jak vyplývá i z PÚR ČR, podstatou vymezení tohoto koridoru je propojení krajů. Spojení navržené obcí Horní Libchava řeší napojení silnice I/13 na Českou Lípou a dále směrem na jih. Silnice I/13 naopak pokračuje severním směrem na Nový Bor, Svor, Cvikov, Jablonné v Podještědí, Chrastavu, Frýdlant a dále do Polska. Obcí navržené řešení nenaplní účel této komunikace.

S jižní variantou vyplývající z konceptu ÚP VÚC LK se seznámilo ŘSD i Ministerstvo dopravy v rámci projednání ÚP VÚC LK, nicméně tuto variantu nepřijali a jako údaj o území poskytly v roce 2007 do ÚAP LK variantu, která je navržena v ZÚR LK.

Z námítky nevyplývají žádné konkrétní důvody, proč se obec domnívá, že koridor navržený v ZÚR LK není vhodný pro nové vedení silnice I/13.

Obec Horní Libchava v odůvodnění námítky neuvádí z jakého důvodu je trasa navrhovaná v ZÚR LK nevhodná a v jakých hlediscích je trasa navrhovaná obcí vhodnější.

Po prověření veškerých výše zmiňovaných podkladů a stanovisek dotčených orgánů dospěl pořizovatel k závěru, že koridor bude v ZÚR LK ponechán. Námitce se tedy tímto nevyhovuje.

### **Námítka č. 56:**

**Podal:** Město Železný Brod

**Č.j.** KULK 67875/2011

#### **Námítka:**

1) Město Železný Brod nesouhlasí s navrženou superseverní variantou vedení komunikace R 35. Tato varianta zasáhne nevratným způsobem do přírody a krajiny údolí Jizery, při realizaci po etapách může v etapě s ukončením severně od Železného Brodu zvýšit intenzitu průjezdné dopravy v centru města a vzhledem k ekonomické náročnosti by následně byly pravděpodobně omezeny investice do jiných důležitých dopravních staveb.

#### **Odůvodnění námítky:**

ad 1) Tzv. superseverní varianta vedení R35 je do návrhu Zásad územního rozvoje Libereckého kraje (ZUR) zapracována ve variantě ze studie společnosti Valbek s.r.o. Liberec, tedy s vedením na mostě ve svahu mezi Lišným a Skuhrovem, dále tunelem pod Bzím s vyústěním v údolí Žernovníku, kde by byla mimoúrovňová křižovatka s I/10, a dalším tunelem pod Horskou Kamenicí by rychlostní komunikace vyústila na most nad soutokem Jizery a Kamenice v Podspálově.

Superseverní varianta je z navržených variant nejdelší a tím pádem nejnákladnější. Vymezený koridor pro budoucí stavbu zasahuje velkou část území města, čímž bude zásadně ovlivněna možnost budoucího rozvoje, především navrhované zástavby. Pokud by byl vymezený koridor v rámci ZUR schválen, bude město dle stavebního zákona nuceno tento koridor zapracovat do svého územního plánu s tím, že veškerá stavební činnost bude v předmětném koridoru značně omezena, možnost novostaveb pak patrně úplně vyloučena.

Pokud by došlo k realizaci stavby, tak již během stavby dojde k vyvolání vedlejších negativních vlivů na dopravu v území. Při stavbě tunelů bude nutno odvážet velké množství vytěžené zeminy, přičemž od ústí tunelů by nákladní auta odvážela materiál přes Železný Brod, u tunelů pod Horskou Kamenicí je obava, zda by nebylo nutné používat silnici podél Jizery z Podspálova, která je vedena přes Malé náměstí v Železném Brodě.

Při zahájení provozu v úseku Rádelský Mlýn – Železný Brod (celý úsek Rádelský Mlýn – Úlibice u Jičína by se zřejmě zprovozoval po dílčích úsecích) by se na sever od Železného Brodu dostávala doprava, u které je jen těžké odhadnout, zda by nepokračovala do centra města.

Superseverní varianta je ekonomicky nejnáročnější. S výší nákladů souvisí to, že by k realizaci došlo až v daleké budoucnosti, což nevyřeší dopravní problém v úseku Turnov – Jičín. Problémem pro Železný Brod může být v době příprav této varianty, kdy by následně státní (prostřednictvím Státního fondu dopravní infrastruktury) omezil další investice do dálnic, rychlostních komunikací a silnic I. třídy, což by se města mohlo částečně dotknout. Zvýšené náklady se netýkají jen stavby jako takové, ale následně také údržby (letní i zimní), která bude drahá.

Politika územního rozvoje ČR (PÚR ČR - 2008) vymezuje koridor kapacitní komunikace pro úsek Rádelský Mlýn – Úlibice. Není zde tedy vymezen koridor ani pro dálnici ani pro rychlostní komunikaci. Superseverní varianta dle návrhu ZÚR LK a studie Valbeku s.r.o. je komunikací dálničního typu, která je navíc zasazena do podhorského terénu. Tento návrh technického řešení však nemá v PÚR ČR dle našeho názoru oporu.

K předmětné stavbě se už vyjadřovalo Zastupitelstvo města Železný Brod dvakrát:

- usnesením č. 11/09 z 18.3.2009 bere na vědomí studii proveditelnosti a účelnosti silnice R35
- usnesením č. 16/10 ze 17.3.2010 nesouhlasí s navrženou studií 2. varianty R 35 v rozšířeném superseverním koridoru (SS) v úseku Úlibice – Rychnov u Jablonce nad Nisou

**Rozhodnutí o námitce:** Námitce se vyhovuje.

**Odůvodnění rozhodnutí:**

V ZÚR LK je navržen koridor územní rezervy D01C – kapacitní silnice S5, úsek Rádelský mlýn – Semily – hranice LK. Jedná se o jednu ze tří zvažovaných variant, které jsou zahrnuty v Politice územního rozvoje České republiky 2008 (dále jen PÚR ČR 2008). Další varianta kapacitní silnice S5 je v ZÚR LK vymezena jako územní rezerva D01B, úsek Ohrazenice – Turnov – Rovensko pod Troskami – hranice LK. Nové úseky třetí varianty kapacitní silnice S5 jsou mimo území Libereckého kraje. Důvodem vymezení silnice vycházející z PÚR ČR je zkvalitnění silničního spojení Hradec Králové – Liberec.

V rámci ZÚR LK jsou uvedeny v Odůvodnění ZÚR LK následující důvody pro tento záměr: zlepšení přístupnosti ROB1 Liberec (OB7 dle PÚR ČR) v rámci celostátních dopravních vztahů, zlepšení dopravních vazeb v rámci rozvojových oblastí ROB3 Turnov a ROB4 Železný Brod – Semily, řešení se problematikou připojení Semilska na vyšší dopravní síť, zkrácení časové dostupnosti do Liberce, snížení negativních dopadů silniční dopravy na zastavěné území.

Koridor kapacitní silnice S5 je vymezen v PÚR ČR 2008 v úseku R10/R35 (Mnichovo Hradiště – Rádelský Mlýn) – Úlibice. Ustanovení § 31, odst. 4 zákona č. 183/2006 o územním plánování a stavebním řádu říká „politika územního rozvoje je závazná pro pořizování a vydávání zásad územního rozvoje, územních plánů, regulačních plánů a pro rozhodování v území“. Je tedy zřejmé, že kapacitní silnice S5 musela být v ZÚR LK řešena.

Varianta, která je předmětem námítky byla do návrhu ZÚR LK přidána po prvním společném jednání na základě projednání stanoviska Ministerstva životního prostředí (dále jen MŽP), které ve stanovisku k prvnímu návrhu ZÚR LK (2007) nesouhlasilo s vymezením silnice v úseku Turnov – Jičín – Úlibice. První návrh ZÚR LK (2007) respektoval PÚR ČR 2006 která vymezovala rychlostní silnici R35 v úseku Turnov – Jičín – Úlibice.

MŽP při jednáních ke stanovisku uplatněném k prvnímu návrhu ZÚR LK (2007) vycházelo z úvah, že na základě schválené PÚR ČR 2008 (schválená 20.7.2009) musí být v ZÚR LK zahrnuty všechny možné varianty řešené v PÚR ČR 2008 a prověřované územní studií, jejíž pořízení PÚR ČR 2008 uložila jako úkol pro ministerstva a jiné ústřední správní úřady (*Územní studií, která zohlední požadavky udržitelného rozvoje území, provést výběr koridoru kapacitní silnice s ohledem na území CHKO Český ráj a lokality soustavy Natura 2000 a stanovit požadované podmínky jeho územní ochrany*). PÚR ČR 2008 v čl. (114) vymezila koridor kapacitní silnice S5 v úseku R/10/R35 (Mnichovo Hradiště – Rádelský Mlýn) – Úlibice.

Úkoly územního plánování v PÚR ČR 2008 v čl. (80) ukládají v bodě a) krajům v zásadách územního rozvoje upřesnit vymezení ploch a koridorů dopravní infrastruktury, při respektování důvodů vymezení a kritérií a podmínek pro rozhodování. V souladu s tímto bodem lze v ZÚR LK vymežit v rámci velmi širokého koridoru stanoveného v PÚR ČR 2008 jeden i více užších koridorů.

Úkoly územního plánování v PÚR ČR 2008 v čl. (80) ukládají v bodě b) příslušným krajům a obcím zajistit územní ochranu vymezených koridorů a ploch, případně územní rezervou.

Na základě požadavku a následné dohody s MŽP byly v návrhu ZÚR LK zapracovány 2 varianty koridoru kapacitní silnice a to územní rezervou. Podkladem ke zpřesnění koridoru do ZÚR LK byla Studie proveditelnosti a účelnosti silnice R35, kterou zpracovala firma Valbek v roce 2009.

V rámci veřejného projednání byla podána řada námitek a připomínek. Dotčené orgány k nim uplatnily svá stanoviska.

Ministerstvo dopravy k námitkám a připomínkám týkajícím se tzv. superseverního koridoru uvedlo:

MD jednoznačně považuje z předkládaných variant Studie proveditelnosti a účelnosti silnice R35 (Valbek, 2009) za nejvhodnější z hlediska směrového vedení a ekonomické náročnosti severní variantu, která je vymezena v PÚR ČR z roku 2008 jako kapacitní silnice. Superseverní varianta by měla nejnižší dopravní zatížení při zcela extrémních finančních nákladech. Bez možnosti etapizace výstavby je její realizace prakticky vyloučená. MD tuto variantu nikdy nesledovalo.

MŽP k námitkám a připomínkám týkající se kapacitní silnice S5 v obou variantách uvedlo:

Konečný výběr varianty vedení koridoru silnice R35 (S5) je na rozhodnutí Libereckého kraje. MŽP vystupuje v procesu výběru konečné varianty pouze jako dotčený orgán státní správy, tzn. že se vyjadřuje pouze k tomu, zda a za jakých podmínek jsou z hlediska kompetencí MŽP jednotlivé varianty přijatelné a realizovatelné.



Severní varianta vedení koridoru silnice R35 je pro MŽP možná pouze za podmínek důsledného dodržování environmentálních kritérií a požadavků složkových zákonů ochrany životního prostředí. Nad preferencí severní varianty vedení koridoru panuje v současné době shoda Ministerstva dopravy ČR, Ministerstva životního prostředí ČR a Krajského úřadu Libereckého kraje.

K superseverní variantě vedení koridoru silnice R35 obdrželo MŽP zásadní nesouhlas patnácti obcí, které uvádějí, že superseverní varianta koridoru silnice R35 omezí obce nacházející se v blízkosti uvažovaného trasování koridoru, a to zejména zablokováním územního rozvoje v katastrech těchto obcí. V neposlední řadě je také z posuzovaných variant investičně nejnákladnější, a to i z hlediska provozních nákladů a nákladů na pozdější údržbu komunikace. Tato trasa také prochází krajinářsky hodnotným územím a přímo zasahuje do některých chráněných území. MŽP se důkladně zabývá všemi obdrženími připomínkami a námitkami a považuje řadu z nich za opodstatněné.

Z vyjádření dotčených orgánů nevyplývá požadavek na ponechání tzv. superseverní varianty v ZÚR LK. Vymezením pouze tzv. severní varianty v ZÚR LK je zajištěn soulad s PÚR ČR. Zastupitelstvo Libereckého kraje na svém zasedání dne 30.3.2010 schválilo doporučení „Ministerstvu dopravy územní stabilizaci "severního koridoru" pro trasu rychlostní silnice R 35 v úseku Turnov - Ktová, hranice Libereckého kraje (- Úlibice)". Tzv. superseverní varianta byla v rámci vyhodnocení vlivu ZÚR LK na udržitelný rozvoj vyhodnocena jako méně vhodná. Všechny dotčené obce v rámci veřejného projednání ZÚR LK vyslovily nesouhlas s tzv. superseverní variantou. Není tedy žádný důvod tuto variantu dále sledovat.

### **Námítka č. 57:**

**Podal:** Město Železný Brod

**Č.j.** KULK 67875/2011

#### **Námítka:**

2) Navržené pořadí koridorů pro stavby a opatření pro snižování ohrožení území povodněmi na Jizeře realizovat v opačném pořadí, tedy od horního toku směrem „dolů“, a k navrženému úseku Železný Brod – Lišný doplnit opatření na toku Kamenice.

#### **Odůvodnění námítky**

ad 2) Navržené pořadí koridorů pro stavby a opatření pro snižování ohrožení území povodněmi na Jizeře jsou popsána zřejmě jen orientačně s tím, že určitým úsekům jsou přiděleny pracovní kódy. Pro samotnou realizaci to nemá podstatný význam, ale připomínka by mohla sloužit k tomu, aby odborníci zhodnotili pořadí. Pokud se podaří navrhnout vhodná opatření na horním toku řeky, je možné, že se na dolním toku již velké povodně objevovat nebudou. V navržených koridorech chybí tok Kamenice, což si myslím, že je nedostatkem. Naopak Žernovík je zapracován.

**Rozhodnutí o námitce:** Námitce se nevyhovuje.

#### **Odůvodnění rozhodnutí:**

V Zásadách územního rozvoje Libereckého kraje (dále jen ZÚR LK) jsou vymezeny koridory pro umístění staveb a opatření pro snižování ohrožení území povodněmi (dále jen koridory protipovodňové ochrany).

Město Železný Brod požaduje realizovat v pořadí od horního toku k dolnímu.

Čísla u koridorů protipovodňové ochrany jsou kódy, pod kterými je tento koridor evidován v datech a Územně analytických podkladech Libereckého kraje. V žádném případě se nejedná o pořadí realizace těchto opatření, neboť realizace záměrů není předmětem územně plánovací dokumentace.

Dále město Železný Brod požaduje doplnit opatření na toku Kamenice. To, že tento koridor protipovodňové ochrany není vymezen, je považováno za nedostatek.

Koridory protipovodňové ochrany jsou vymezeny v souladu s Konceptí ochrany před povodněmi v Libereckém kraji a zahrnují i záměry z Plánu oblasti povodí Horního a Středního Labe a Plánu oblasti povodí Ohře a Dolního Labe včetně Studie z něj vyplývající. (viz. *Odůvodnění kap. D.2*)

Dotčený orgán, Ministerstvo Zemědělství, uplatnil stanovisko k námitce, ve kterém navrhuje námitku neakceptovat. Zařazení opatření ponechává na pořizovateli ZÚR LK a vodoprávnímu úřadu kraje k posouzení. V odůvodnění dále uvádí, že doplnění opatření na toku Kamenice jsou uvedena v obecné formě, není zřejmé co konkrétního a z jakých důvodů namítající tento požadavek uplatňuje. Žádná

protipovodňová opatření na toku Kamenice nejsou součástí opatření uvedených v Plánu oblasti povodí Horního a Středního Labe.

Krajský úřad Libereckého kraje, odbor životního prostředí a zemědělství, který je současně i vodoprávním úřadem kraje uplatnil stanovisko, kde je uvedeno, že Kamenice je řešena v Konceptu protipovodňové ochrany Libereckého kraje.

V Konceptu ochrany před povodněmi v LK je Kamenice řešena, ale na rozdíl od jiných toků zde nejsou navržena žádná protipovodňová opatření, tedy ani ta, která mají územní nároky, které by bylo potřeba řešit v územně plánovací dokumentaci. V souvislosti s tokem Kamenice zde nejsou vymezena ani ohrožená místa.

Pro ZÚR LK nebyl poskytnut žádný relevantní podklad, ze kterého by bylo zřejmé, jaká opatření by měla být na toku Kamenice řešena.

### **Námítka č. 58:**

**Podal:** Město Železný Brod

**Č.j.** KULK 67875/2011

### **Námítka:**

3) V rámci kapitoly Cestovní ruch spojit umístění Železného Brodu, Semil a Lomnice nad Popelkou do jedné podoblasti cestovního ruchu v souladu s navrženou rozvojovou oblastí ROB4 Semily – Železný Brod.

### **Odůvodnění námítky**

ad 3) V rámci kapitoly Cestovní ruch jsou navrženy podoblasti cestovního ruchu „Horní Pojizeří“, kam jsou umístěny Semily, a „Kozákovský hřbet“, kam je umístěn Železný Brod a Lomnice nad Popelkou. Logické by bylo spojit umístění Železného Brodu, Semil a Lomnice nad Popelkou do jedné podoblasti cestovního ruchu, a to buď s názvem Horní Pojizeří nebo Kozákovský hřbet (oba názvy mají vztah ke konkrétní přírodní dominantě, i když pro Lomnici n. Pop. je Jizera dost vzdálená), a tato společná podoblast by byla zařazena do oblasti cestovního ruchu Český ráj. Tento návrh je v souladu s navrženou rozvojovou oblastí ROB4 Semily – Železný Brod, která si klade za cíl posílit rozvoj území hledáním společných aktivit a možností spolupráce, a navržená podoblast cestovního ruchu je již dnes součástí Geoparku Český ráj.

**Rozhodnutí o námitce:** Námitce se nevyhovuje.

### **Odůvodnění rozhodnutí:**

V Zásadách územního rozvoje Libereckého kraje (dále jen ZÚR LK) jsou vymezeny oblasti a podoblasti cestovního ruchu a dále střediska a centra cestovního ruchu. Cílem vymezení sítě středisek cestovního ruchu bylo vyprofilovat v každé turistické podoblasti alespoň jedno středisko cestovního ruchu, které by zabezpečovalo odpovídající služby pro cestovní ruch. Pro samotné oblasti a podoblasti cestovního ruchu nejsou stanovena žádná kritéria a podmínky pro rozhodování v území ani úkoly pro územní plánování.

Jedním z podkladů pro zpracování oblastí a podoblastí cestovního ruchu byl Program rozvoje cestovního ruchu (Garep 2003), kde Semily byly zařazeny do turistické oblasti Podkrkonoší a Železný Brod do turistické podoblasti Český ráj – I. zóna a Lomnice nad Popelkou do turistické podoblasti Český ráj – II. zóna. Snahou zpracovatele bylo respektovat logické celky z pohledu cestovního ruchu, zohledňující nejen přírodní podmínky, ale i další vztahy v území. Zpracovatel respektoval mnohá jednání a dohody v území, které proběhly před zpracováním ZÚR LK a byly též zohledněny i ve Strategii rozvoje cestovního ruchu Český ráj (2003) a následně Programu rozvoje cestovního ruchu v Libereckém kraji.

V námitce je požadováno spojit města Železný Brod, Semily a Lomnici nad Popelkou do jedné podoblasti cestovního ruchu v souladu s navrženou rozvojovou oblastí ROB4 Semily – Železný Brod. Navržené rozvojové oblasti sledují jiné cíle než turistické oblasti, a proto není vždy žádoucí, aby se tyto oblasti překrývaly.

Zmíněné obce se nalézají nejen v jiné podoblasti, ale i v jiné oblasti cestovního ruchu a případná změna hranic bez celkového koncepčního řešení by mohla vyvolat nesouhlas jiných obcí. Vymezení oblastí a podoblastí cestovního ruchu dle požadavku města Železný Brod bude prověřeno v rámci aktualizace ZÚR LK.

**Námitka č. 59:****Podal:** Město Stráž pod Ralskem**Č.j.** KULK 67983/2011**Námitka:**

Město Stráž pod Ralskem se seznámilo se „Zásadami územního rozvoje Libereckého kraje“ (dále jen „Zásad“) a nesouhlasí s textovou částí návrhu „Zásad“ a v souladu s aktualizovanou státní energetickou koncepcí a vládou schválenými východisky koncepce surovinové a energetické bezpečnosti při max. zohlednění vlivu na životní prostředí, požadujeme upravit návrh „Zásad“ v části P2, P9, P26, ROS10, SOB3, Z47 příp. dalších tak, aby umožňovaly a podporovaly hledání řešení, průzkum a přiměřené využívání všech přírodních surovinových zdrojů.

Dále požadujeme regionální surovinovou politiku kraje aktualizovat a uvést její zásady do souladu se zásadami státní energetické koncepce a východisky koncepce surovinové a energetické bezpečnosti, které je nutno promítnout do „Zásad“ a ne naopak (viz část Z47).

**Odůvodnění námitky:**

V roce 1990 bylo sice rozhodnuto o útlumu veškeré těžby, nelze ovšem pro budoucnost vyloučit opětovné využití uranové rudy. V současné době těžba uranové rudy neprobíhá, probíhá sanace a zahlazování následků předchozí těžby uranové rudy. Vzhledem k možnosti, že není vyloučena obnova těžby, je třeba nastavit a následně zabezpečit přísné limity ochrany přírody (ochrany vod, ovzduší, půdy, krajiny atd.) a přísné podmínky ochrany zdraví obyvatel. Bylo by vhodné případné obnovení těžby uranu včetně s tím související činnosti vymezit jako jeden z důležitých úkolů územního plánování. Stanovit komplexní podmínky pro eventuální další těžbu s minimalizací dopadů na životní prostředí a rovněž nedopustit zhoršení kvality života obyvatel. V důsledku těžby v minulých letech došlo k významným ekologickým změnám. Do budoucna by měly být v důsledku těžby ekologické změny minimální a využity veškeré nejmodernější technologie, šetřící životnímu prostředí. Město Stráž pod Ralskem si je vědomo výše uvedené skutečnosti, že zásoby uranové rudy mohou být v budoucnu pro stát nenahraditelnou energetickou surovinou.

**Rozhodnutí o námitce:** Námitce se nevyhovuje.**Odůvodnění rozhodnutí:**

Obsahově shodná námitka města Ralsko byla podána prostřednictvím datové schránky 7.9.2011 a následně na veřejném projednání dne 12.9.2011. Byla proto evidována dvakrát.

Město Ralsko v námitce požaduje upravit textace Zásad územního rozvoje Libereckého kraje (dále jen ZÚR LK) tak, aby umožňovaly a podporovaly hledání řešení, průzkumů a přiměřené využívání všech přírodních surovinových zdrojů.

Problematicke nerostného bohatství kraje je věnována zásada Z47, která zní: Hospodárně využívat nerostné bohatství kraje, řešit územní střety mezi zájmy těžby nerostných surovin a zájmy ochrany přírody a krajiny. V rámci této zásady jsou stanovena kritéria a podmínky pro rozhodování o změnách v území a úkoly pro územní plánování, které umožňují současné i budoucí využívání a ochranu surovinových zdrojů, vytváření územních předpokladů pro těžbu ložisek nerostných surovin apod. Současné znění ZÚR LK tedy umožňuje přiměřené využívání přírodních surovinových zdrojů, pokud je toto využívání v souladu s aktualizovanou Regionální surovinovou politikou Libereckého kraje.

Dále město Ralsko požaduje aktualizovat regionální surovinovou politiku a uvést ji do souladu se zásadami státní energetické koncepce a východisky koncepce surovinové a energetické bezpečnosti, které je nutno promítnout do ZÚR a nikoli naopak.

K námitce se vyjádřil Krajský úřad Libereckého kraje, odbor regionálního rozvoje a evropských projektů (dále jen KÚ LK ORREP), jako pořizovatel Regionální surovinové politiky Libereckého kraje (dále jen RSP LK):

„Liberecký kraj má zpracovanou a schválenou Regionální surovinovou politiku Libereckého kraje z roku 2003.

RSP LK je v současné době aktualizována. Nyní byl ukončen proces připomínkování a dokument je připraven na jednání 15. rady kraje dne 20.9.2011 a následně ke schválení na 9. zasedání v zastupitelstvu kraje dne 25.10.2011. Vzhledem k tomu, že aktualizovaná Regionální surovinová

politika prošla několika koly připomínek, že má za sebou 4 veřejné diskuse (jedna z nich se konala také v Mimoně dne 27.4.2011), proběhlo oficiální veřejné projednání a bylo vydáno souhlasné stanovisko ministerstva životního prostředí, lze očekávat, že volené orgány kraje tento dokument schválí.

Aktualizovaná verze RSP LK je v souladu s připravovanou Státní surovinovou politikou, neboť v rámci zpracování plotičky probíhaly konzultace s odborem surovinové a energetické bezpečnosti ministerstva průmyslu a obchodu, který je garantem zmíněného dokumentu na národní úrovni. Aktualizovaná RSP LK se možností případného obnovení těžby uranu v Libereckém kraji zabývá a stanovuje nezbytné podmínky jak pro fázi geologického průzkumu, tak pro fázi případného zájmu o těžbu. Do roku 2020 však těžbu nepředpokládá.

Dále se k námitce vyjádřilo Ministerstvo průmyslu a obchodu jako dotčený orgán státní správy:

„Námitkám požadujícím zohlednění aktualizované státní energetické koncepce a koncepce surovinové a energetické bezpečnosti požadujeme vyhovět, i když se většinou jedná o pouhou konkretizaci částí zásad.“

Jak vyplývá ze stanoviska KÚ LK ORREP, Regionální surovinová politika je aktualizována a v současné době (v době rozhodování o námitkách) těsně před schválením v zastupitelstvu Libereckého kraje. Nicméně proces pořizování RSP LK není předmětem pořizování Zásad územního rozvoje Libereckého kraje a nelze tedy v rámci procesu pořizování ZÚR LK řešit obsah RSP LK ani jeho soulad koncepcemi na národní úrovni.

V námitce není uvedeno, na základě čeho se město Stráž pod Ralskem domnívá, že ZÚR LK neumožňuje využití všech surovinových zdrojů, zejména uranových rud, pouze jsou specifikovány části ZÚR LK - P2, P9, P26, ROS10, SOB3 a Z47.

Z žádných z výše uvedených částí nevyplývá neumožnění využití přírodních surovinových zdrojů. Pouze je požadováno, aby surovinové zdroje byly využívány přiměřeně a to v souladu s principy udržitelného rozvoje, v souladu s aktualizovanou RSP LK a s ohledem na jiné limity území jako například ochrana přírody a krajiny.

Ani Ministerstvo průmyslu a obchodu neuvedlo, které části jsou z pohledu koncepcí na národní úrovni potřeba upravit a v rámci společného jednání uplatnilo stanovisko, které neobsahovalo vyplývající požadavky na úpravu návrhu ZÚR LK s ohledem na koncepcce zpracovávané na národní úrovni.

ZÚR LK nebrání ve využití všech přírodních surovinových zdrojů, ale je nutno zohlednit souladu s principy udržitelného rozvoje, souladu s aktualizovanou RSP LK a limity území jako například ochrana přírody a krajiny.

### **Námitka č. 60:**

**Podal:** Město Jablonec nad Nisou

**Č.j.** KULK 67932/2011

Město Jablonec nad Nisou jako dotčená obec ve smyslu § 39, odst. (2) zákona č.183/2006Sb. o územním plánování a stavebním řádu uplatňuje k Zásadám územního rozvoje Libereckého kraje následující námitku:

Město Jablonec nad Nisou nesouhlasí s navrženým trasováním rychlostní komunikace R 35, tzv. „superseverní“ variantou.

Odůvodnění námitky: „Superseverní“ varianta silnice R-35 není pro město Jablonec nad Nisou přínosem z důvodů možné blokáce přípravy záměru „Jižního obchvatu“ města, a s tím i souvisejících finančních prostředků státu.

**Rozhodnutí o námitce:** Námitce se vyhovuje.

### **Odůvodnění rozhodnutí:**

V ZÚR LK je navržen koridor územní rezervy D01C – kapacitní silnice S5, úsek Rádelský mlýn – Semily – hranice LK, který zasahuje mimo jiné na území obce Dalešice. Jedná se o jednu ze tří zvažovaných variant, které jsou zahrnuty v Politice územního rozvoje České republiky 2008 (dále jen PÚR ČR 2008). Další varianta kapacitní silnice S5 je v ZÚR LK vymezena jako územní rezerva D01B, úsek Ohrazenice – Turnov – Rovensko pod Troskami – hranice LK. Nové úseky třetí varianty kapacitní silnice S5 jsou

mimo území Libereckého kraje. Důvodem vymezení silnice vycházející z PÚR ČR je zkvalitnění silničního spojení Hradec Králové – Liberec.

V rámci ZÚR LK jsou uvedeny v Odůvodnění ZÚR LK následující důvody pro tento záměr: zlepšení přístupnosti ROB1 Liberec (OB7 dle PÚR ČR) v rámci celostátních dopravních vztahů, zlepšení dopravních vazeb v rámci rozvojových oblastí ROB3 Turnov a ROB4 Železný Brod – Semily, řeší se problematika připojení Semilského na vyšší dopravní síť, zkrácení časové dostupnosti do Liberce, snížení negativních dopadů silniční dopravy na zastavěné území.

Koridor kapacitní silnice S5 je vymezen v PÚR ČR 2008 v úseku R10/R35 (Mnichovo Hradiště – Rádelský Mlýn) – Úlibice. Ustanovení § 31, odst. 4 zákona č. 183/2006 o územním plánování a stavebním řádu říká „politika územního rozvoje je závazná pro pořizování a vydávání zásad územního rozvoje, územních plánů, regulačních plánů a pro rozhodování v území“. Je tedy zřejmé, že kapacitní silnice S5 musela být v ZÚR LK řešena.

Varianta, která je předmětem námítky byla do návrhu ZÚR LK přidána po prvním společném jednání na základě projednání stanoviska Ministerstva životního prostředí (dále jen MŽP), které ve stanovisku k prvnímu návrhu ZÚR LK (2007) nesouhlasilo s vymezením silnice v úseku Turnov – Jičín – Úlibice. První návrh ZÚR LK (2007) respektoval PÚR ČR 2006 která vymezovala rychlostní silnici R35 v úseku Turnov – Jičín – Úlibice.

MŽP při jednáních ke stanovisku uplatněném k prvnímu návrhu ZÚR LK (2007) vycházelo z úvah, že na základě schválené PÚR ČR 2008 (schválená 20.7.2009) musí být v ZÚR LK zahrnuty všechny možné varianty řešené v PÚR ČR 2008 a prověřované územní studií, jejíž pořízení PÚR ČR 2008 uložila jako úkol pro ministerstva a jiné ústřední správní úřady (*Územní studií, která zohlední požadavky udržitelného rozvoje území, provést výběr koridoru kapacitní silnice s ohledem na území CHKO Český ráj a lokality soustavy Natura 2000 a stanovit požadované podmínky jeho územní ochrany*). PÚR ČR 2008 v čl. (114) vymezila koridor kapacitní silnice S5 v úseku R/10/R35 (Mnichovo Hradiště – Rádelský Mlýn) – Úlibice.

Úkoly územního plánování v PÚR ČR 2008 v čl. (80) ukládají v bodě a) krajům v zásadách územního rozvoje upřesnit vymezení ploch a koridorů dopravní infrastruktury, při respektování důvodů vymezení a kritérií a podmínek pro rozhodování. V souladu s tímto bodem lze v ZÚR LK vymezit v rámci velmi širokého koridoru stanoveného v PÚR ČR 2008 jeden i více užších koridorů.

Úkoly územního plánování v PÚR ČR 2008 v čl. (80) ukládají v bodě b) příslušným krajům a obcím zajistit územní ochranu vymezených koridorů a ploch, případně územní rezervou.

Na základě požadavku a následné dohody s MŽP byly v návrhu ZÚR LK zapracovány 2 varianty koridoru kapacitní silnice a to územní rezervou. Podkladem ke zpřesnění koridoru do ZÚR LK byla Studie proveditelnosti a účelnosti silnice R35, kterou zpracovala firma Valbek v roce 2009.

V rámci veřejného projednání byla podána řada námitek a připomínek. Dotčené orgány k nim uplatnily svá stanoviska.

Ministerstvo dopravy k námitkám a připomínkám týkajícím se tzv. superseverního koridoru uvedlo:

MD jednoznačně považuje z předkládaných variant Studie proveditelnosti a účelnosti silnice R35 (Valbek, 2009) za nejvhodnější z hlediska směrového vedení a ekonomické náročnosti severní variantu, která je vymezena v PÚR ČR z roku 2008 jako kapacitní silnice. Superseverní varianta by měla nejmenší dopravní zatížení při zcela extrémních finančních nákladech. Bez možnosti etapizace výstavby je její realizace prakticky vyloučená. MD tuto variantu nikdy nesledovalo.

MŽP k námitkám a připomínkám týkající se kapacitní silnice S5 v obou variantách uvedlo:

Konečný výběr varianty vedení koridoru silnice R35 (S5) je na rozhodnutí Libereckého kraje. MŽP vystupuje v procesu výběru konečné varianty pouze jako dotčený orgán státní správy, tzn. že se vyjadřuje pouze k tomu, zda a za jakých podmínek jsou z hlediska kompetencí MŽP jednotlivé varianty přijatelné a realizovatelné.

Severní varianta vedení koridoru silnice R35 je pro MŽP možná pouze za podmínek důsledného dodržování environmentálních kritérií a požadavků složkových zákonů ochrany životního prostředí. Nad preferencí severní varianty vedení koridoru panuje v současné době shoda Ministerstva dopravy ČR, Ministerstva životního prostředí ČR a Krajského úřadu Libereckého kraje.

K superseverní variantě vedení koridoru silnice R35 obdrželo MŽP zásadní nesouhlas patnácti obcí, které uvádějí, že superseverní varianta koridoru silnice R35 omezí obce nacházející se v blízkosti uvažovaného trasování koridoru, a to zejména zablokováním územního rozvoje v katastrech těchto obcí. V neposlední řadě je také z posuzovaných variant investičně nejnákladnější, a to i z hlediska provozních nákladů a nákladů na pozdější údržbu komunikace. Tato trasa také



prochází krajinářsky hodnotným územím a přímo zasahuje do některých chráněných území. MŽP se důkladně zabývá všemi obdrženými připomínkami a námitkami a považuje řadu z nich za opodstatněné.

Z vyjádření dotčených orgánů nevyplývá požadavek na ponechání tzv. superseverní varianty v ZÚR LK. Vymezením pouze tzv. severní varianty v ZÚR LK je zajištěn soulad s PÚR ČR. Zastupitelstvo Libereckého kraje na svém zasedání dne 30.3.2010 schválilo doporučení „Ministerstvu dopravy územní stabilizaci "severního koridoru" pro trasu rychlostní silnice R 35 v úseku Turnov - Ktová, hranice Libereckého kraje (- Úlibice)". Tzv. superseverní varianta byla v rámci vyhodnocení vlivu ZÚR LK na udržitelný rozvoj vyhodnocena jako méně vhodná. Všechny dotčené obce v rámci veřejného projednání ZÚR LK vyslovily nesouhlas s tzv. superseverní variantou. Není tedy žádný důvod tuto variantu dále sledovat.

### **Námitka č. 61:**

**Podal:** Obec Holenice

**Č.j. KULK 67930/2011**

**Námitka:**

Obec Holenice zásadně nesouhlasí s návrhem územní rezervy pro severní koridor rychlostní silnice R35, protože PÚR ČR v úseku Turnov – Jičín vůbec nepočítá s výstavbou rychlostní silnice, ale označila tuto stavbu jako „kapacitní silnici S5“ a v souvislosti s touto stavbou uložila úkol Ministerstvu dopravy, Ministerstvu pro místní rozvoj a Ministerstvu životního prostředí ve spolupráci s dotčenými kraji na základě územní studie vybrat v oblasti Mnichovo Hradiště – Rádelský Mlýn – Úlibice koridor pro tuto kapacitní silnici S5. Z hlediska naplňování PUR tedy pro Liberecký kraj nevyplývá požadavek na vyhledávání koridoru pro realizaci rychlostní silnice R35. V současné době neexistuje žádná územní studie, která by byla pro výběr koridoru kapacitní silnice S5 zpracována tak, jak požaduje PUR ČR. Studie účelnosti a proveditelnosti variant silnice R35 zpracovaná firmou Valbek není územní studií uváděnou v PUR. Výše uvedená ministerstva dosud žádný koridor pro silnici R35 nevybrala ani se nekonala žádná příslušná jednání v této věci s dotčenými kraji. V současné době tedy vůbec nelze provádět výběr koridoru kapacitní silnice S5 ani R35, protože k tomu nejsou potřebné podklady.

Severní varianta silnice R35 je variantou, která vede středem historicky dané oblasti označené jako Český ráj, což je území od Turnova po Kozárov, Trosky a Sobotecko. Tato oblast byla zapsána i jako Evropský geopark UNESCO. V současné době je hlavní devizou této oblasti dochování krajinný ráz a velké množství kulturních, přírodních, geologických a historických památek, což přináší prakticky jediný zdroj příjmů této oblasti, a tím je cestovní ruch. Jakékoliv umělé zavlákání dopravní zátěže formou severního koridoru rychlostní silnice R35 je záměrem, který znehodnotí životní prostředí nejen obyvatelům obcí, ale jeho dopad na cestovní ruch a s ním spojené aktivity bude velice negativní, neboť pro turisty tato oblast zcela ztratí přitažlivost danou právě výše zmíněnými hodnotami. Pro většinu obcí je právě cestovní ruch jediným zdrojem příjmů, a proto vynakládáme nemalé finanční prostředky na rozvoj šetrných forem turistiky např. cyklostezky atd. Navíc naše obec má samozřejmě zájem na tom, aby byla atraktivní pro trvale bydlící občany a aby se opět i do malých obcí lidé stěhovali. Jakákoliv výstavba rychlostní silnice R35 v severní variantě odradí potenciální nové obyvatele malých obcí, neboť atraktivita života v malé obci spočívá právě v „úniku“ od přetechizovaného světa, hluku, emisí atd.

Sčítání dopravy na silnicích ČR provedené ŘSD v roce 2010 nepotvrdilo prognózy o tom, že se na silnici I/35 v úseku Turnov – Jičín bude rok od roku zvyšovat dopravní zatížení, a že je tedy nezbytné v tomto úseku vybudovat rychlostní silnici R35. Z porovnání výsledků sčítání dopravy s předchozími lety jednoznačně vyplývá, že dochází k postupnému poklesu dopravního zatížení silnice I/35. Provoz na silnici I/35 mezi Turnovem a Jičínem představuje pouze poloviční naplnění kapacity silnice I. třídy a není důvod uvažovat o tom, aby zde byly miliardové investice do výstavby rychlostní komunikace R35. Samo ŘSD konstatuje, že dopravní intenzity v České republice od roku 2005 stagnují.

Ministerstvo dopravy zpracovalo tzv. Superkoncept dopravy, kde silnice R35 v úseku Turnov – Ktová vůbec není zařazena mezi stavby, na kterých by měl stát zájem a je mezi stavbami, se kterými se minimálně do roku 2025 vůbec nepočítá. S odkazem na současnou koncepci dopravy v České republice není prokázán státní zájem na vybudování R35 v úseku Turnov – Ktová.

Na základě všech výše uvedených skutečností Obec Holenice požaduje, aby byl z návrhu Zásad územního rozvoje Libereckého kraje vypuštěn návrh územní rezervy pro severní koridor rychlostní silnice R35.

**Rozhodnutí o námitce:** Námitce se nevyhovuje.

**Odůvodnění rozhodnutí:**

V ZÚR LK je navržen koridor územní rezervy D01B – kapacitní silnice S5 (dále jen silnice S5), úsek Turnov – Rovensko pod Troskami – hranice LK, který zasahuje území obcí Karlovice, Ktová, Lažany, Mírová pod Kozákovem, Modřišice, Rovensko pod Troskami, Ohrazenice, Přepeře, Radostná pod Kozákovem, Rovensko pod Troskami, Turnov, Žernov. Nejedná se tedy o návrh rychlostní silnice R35 jak je uváděno v námitce. Obec Holenice není dotčena koridorem silnice S5.

Koridor kapacitní silnice S5 je vymezen v PÚR ČR 2008 v úseku R10/R35 (Mnichovo Hradiště – Rádelský Mlýn) – Úlibice. Ustanovení § 31, odst. 4 zákona č. 183/2006 o územním plánování a stavebním řádu říká „politika územního rozvoje je závazná pro pořizování a vydávání zásad územního rozvoje, územních plánů, regulačních plánů a pro rozhodování v území“.

Úkoly územního plánování v PÚR ČR 2008 v čl. (80) ukládají v bodě a) krajům v zásadách územního rozvoje upřesnit vymezení ploch a koridorů dopravní infrastruktury, při respektování důvodů vymezení a kritérií a podmínek pro rozhodování. V souladu s tímto bodem lze v ZÚR LK vymezit v rámci velmi širokého koridoru stanoveného v PÚR ČR 2008 jeden i více užších koridorů.

Úkoly územního plánování v PÚR ČR 2008 v čl. (80) ukládají v bodě b) příslušným krajům a obcím zajistit územní ochranu vymezených koridorů a ploch, případně územní rezervou.

Na základě výše uvedených úkolů pro územní plánování vyplývajících z PÚR ČR je tedy zřejmé, že kapacitní silnice S5 musela být v ZÚR LK řešena resp. zpřesněna. V případě pouhého převzetí koridoru vymezeném v ZÚR LK body Rádelský Mlýn, Mnichovo Hradiště, Úlibice by byl zablokován rozvoj na celém území obcí v takto široce vymezeném koridoru.

Jedná se o jednu ze zvažovaných variant, které jsou zahrnuty v Politice územního rozvoje České republiky 2008 (dále jen PÚR ČR 2008). Důvodem vymezení silnice vycházející z PÚR ČR je zkvalitnění silničního spojení Hradec Králové – Liberec.

V rámci ZÚR LK jsou uvedeny v odůvodnění ZÚR LK následující důvody pro tento záměr: zlepšení přístupnosti ROB1 Liberec (OB7 dle PÚR ČR) v rámci celostátních dopravních vztahů, zlepšení dopravních vazeb v rámci rozvojových oblastí ROB3 Turnov a ROB4 Železný Brod – Semily, řeší se problematika připojení Semilsku na vyšší dopravní síť, zkrácení časové dostupnosti do Liberce, snížení negativních dopadů silniční dopravy na zastavěné území.

Obec Holenice se domnívá, že z hlediska naplňování PÚR ČR nevyplývá požadavek na vyhledávání koridoru pro realizaci rychlostní silnice R35, protože je uloženo MMR, MŽP, MD a dotčeným krajům na základě územní studie vybrat koridor pro silnici S5.

S konstatováním obce Holenice, že v současné době neexistuje žádná územní studie, která byla pro výběr koridoru silnice S5 zpracována dle požadavku PÚR ČR2008, pořizovatel ZÚR LK souhlasí. Tato skutečnost byla potvrzena dopisem MMR ze dne 24.8.2011. Dále pořizovatel ZÚR LK souhlasí s tím, že studie proveditelnosti a účelnosti silnice R35 zpracovaná firmou Valbek není touto územní studií i s tím, že uvedená ministerstva dosud žádný koridor nevybrala. To ovšem nezprošťuje pořizovatele ZÚR LK povinnosti respektovat PÚR ČR a zákon č. 183/2006 o územním plánování a stavebním řádu v platném znění (dále jen stavební zákon), který ukládá krajům povinnosti vydat zásady územního rozvoje do 5 let od nabytí účinnosti zákona. V PÚR ČR byl stanoven termín plnění úkolu pro ministerstva a jiné ústřední správní úřady týkající se výběru koridoru silnice S5 na rok 2010. Úkol nebyl splněn v daném termínu. Nebyl splněn ani do doby veřejného projednání ZÚR LK. Vzhledem k termínu splnění požadavku stavebního zákona, že zásady územního rozvoje musí být vydány do konce roku 2011, pořizovatel i projektant pracoval s dostupnými podklady tak aby zajistil soulad s PÚR ČR 2008.

Obec dále uvádí, že severní varianta silnice R35 vede středem historicky dané oblasti označené jako Český ráj zapsané i jako Evropský geopark UNESCO jejíž hlavní devízou je řada kulturních, přírodních, geologických i historických památek důležitých zejména pro cestovní ruch, který je prakticky jediný zdroj příjmů této oblasti. Jakékoli umělé zavlákání dopravní zátěže znehodnotí životní prostředí nejen obyvatelům, ale i návštěvníkům dané oblasti což může silně ovlivnit rozvoj obcí.

Koridor kapacitní silnice není v případě severní varianty umělé zavlákání dopravní zátěže do nového území, neboť se jedná o dopravní vazby, které v tomto území již historicky existují a to prostřednictvím stávající silnice I/35. I přes existenci významného dopravního koridoru je toto území v současné době hodnotné a atraktivní, je tedy pravděpodobné, že i v případě převedení dopravy ze stávající silnice do nové trasy, se na tomto stavu nic nezmění. Evropský Geopark UNESCO Český ráj je tak rozsáhlý, že neumožňuje nalézt variantu v rámci koridoru stanoveném v PÚR ČR 2008, která by se Geoparku

vyhýbala. Ze Studie proveditelnosti a účelnosti silnice R35 vyplývá, že tzv. severní varianta je navržena tak, aby negativně neovlivňovala žádnou z geologických lokalit, které jsou předmětem ochrany v rámci Geoparku.

ZÚR LK nenavrhuje rychlostní silnici, ale koridor územní rezervy pro kapacitní silnici, což dle PÚR LK čl. 78 znamená, že se jedná o rozvojový záměr, u kterého teprve budou parametry stanoveny. Sčítání dopravy 2010 nebylo zahrnuto v ZÚR LK, protože ZÚR LK byla navrhována před tímto sčítáním. Blíže se ke sčítání dopravy 2010 vyjádřilo Ministerstvo dopravy ve stanovisku k námitkám a připomínkám (viz níže).

Obec upozorňuje na Superkoncept dopravy, která obsahuje stavby, se kterými se počítá do roku 2025.

Ministerstvo dopravy má kromě tzv. Superkonceptu dopravy zpracovanou také Kategorizaci dálnic a silnic I. třídy do roku 2040, kde se kapacitní silnice S5 vyskytuje. Koridor silnice S5 je tedy veřejným zájmem. To, že není záměr nyní aktuální (do roku 2025), neznamená, že nemá být řešen v územně plánovací dokumentaci. Naopak včasná ochrana území pro tento záměr umožní v budoucnu realizaci záměru s menšími dopady na obyvatelstvo, na životní prostředí i ekonomiku. Z § 18 odst. 1 stavebního zákona vyplývá, že územní plánování slouží ve smyslu trvale udržitelného rozvoje nejen pro uspokojení potřeb současné generace, ale slouží a plánuje pro generace budoucí. Přestože realizace koridoru kapacitní silnice S5 časově převyšuje horizont roku 2025, nebylo by správné tento koridor nechránit a umožnit jeho zastavení a tím ohrozit podmínky života dalších generací do kterých bezesporu patří nejen dopravní dostupnost ale i právo vědět, že se daný záměr v území prověřuje.

V rámci veřejného projednání byla podána řada námitek a připomínek. Dotčené orgány k nim uplatnily svá stanoviska.

Ministerstvo dopravy k námitkám a připomínkám týkajícím se tzv. severního koridoru uvedlo:

„MD jednoznačně považuje z předkládaných variant studie proveditelnosti a účelnosti silnice R35 (Valbek, 2009) za nejvhodnější z hlediska směrového vedení a ekonomické náročnosti severní variantu vymezenou v PÚR ČR z roku 2008 jako kapacitní silnice S5.

Při intenci výsledků celostátního sčítání dopravy 2010 si nejsme jisti, jestli se jedná o stagnaci způsobenou ekonomickou situací, nebo jestli se jedná o dlouhodobý trend. Proto nyní nevyvozujeme z těchto výsledků žádné koncepční závěry. Na relativně nižší intenzity dopravy v tomto úseku dlouhodobě upozorňujeme.“

MŽP k námitkám a připomínkám týkajícím se kapacitní silnice S5 v obou variantách na území Libereckého kraje uvedlo:

„Konečný výběr varianty vedení koridoru silnice R35 (S5) je na rozhodnutí Libereckého kraje. MŽP vystupuje v procesu výběru konečné varianty pouze jako dotčený orgán státní správy, tzn. že se vyjadřuje pouze k tomu, zda a za jakých podmínek jsou z hlediska kompetencí MŽP jednotlivé varianty přijatelné a realizovatelné.

Severní varianta vedení koridoru silnice R35 je pro MŽP možná pouze za podmínek důsledného dodržování environmentálních kritérií a požadavků složkových zákonů ochrany životního prostředí. Nad preferencí severní varianty vedení koridoru panuje v současné době shoda Ministerstva dopravy ČR, Ministerstva životního prostředí ČR a Krajského úřadu Libereckého kraje.

K superseverní variantě vedení koridoru silnice R35 obdrželo MŽP zásadní nesouhlas patnácti obcí, které uvádějí, že superseverní varianta koridoru silnice R35 omezí obce nacházející se v blízkosti uvažovaného trasování koridoru, a to zejména zablokováním územního rozvoje v katastrech těchto obcí. V neposlední řadě je také z posuzovaných variant investičně nejnákladnější, a to i z hlediska provozních nákladů a nákladů na pozdější údržbu komunikace. Tato trasa také prochází krajinářsky hodnotným územím a přímo zasahuje do některých chráněných území. MŽP se důkladně zabývá všemi obdrženími připomínkami a námitkami a považuje řadu z nich za opodstatněné.“

MŽP ve svém stanovisku konstatuje, že konečný výběr varianty vedení koridoru silnice R35 (S5) je na rozhodnutí Libereckého kraje. Konečný výběr varianty však přísluší Ministerstvu pro místní rozvoj v součinnosti s Ministerstvem dopravy, MŽP a dotčenými kraji jako plnění úkolu stanoveného PÚR ČR 2008 v čl. 114. Liberecký kraj může v rámci své pravomoci, tedy na území svého kraje a v souladu s PÚR ČR 2008, vybrat do ZÚR LK vhodnější variantu. Tou je dle vyjádření Libereckého kraje tzv. severní varianta.

Zastupitelstvo Libereckého kraje se na zasedání dne 30.3.2010 usneslo, že doporučuje Ministerstvu dopravy územní stabilizaci „severního koridoru“ pro trasu rychlostní silnice R 35 v úseku Turnov - Ktová, hranice Libereckého kraje (- Úlibice). Rozhodnutí zastupitelstva Libereckého kraje bylo na

základě podkladů, které nechal Liberecký kraj ve spolupráci Ministerstvem dopravy, Ministerstvem pro místní rozvoj a Ministerstvem životního prostředí zpracovat. Jednalo se zejména o „Studii proveditelnosti a účelnosti pro trasu silnice R 35“, a Vizualizace silnice R 35 v úseku Rádelský Mlýn - Úlibice“ obě dokumentace zpracovala fa Valbek spol. s r.o. Zpracovatel zhodnotil celkem 3 zadané koridory, a to variantu Severní, variantu Jižní a variantu Superseverní po stránce technické, dopravní, provozní a ekologické a dále z hlediska investiční náročnosti a ekonomické efektivity.

Ponechání rezervy pro tzv. severní koridor kapacitní silnice S5 v ZÚR LK je v souladu se stanovisky dotčených orgánů a usnesením Zastupitelstva Libereckého kraje.

### **Námitka č. 62:**

**Podal:** Město Turnov

**Č.j.** KULK 67930/2011

#### **Námitka:**

##### **1. Usnesení ZM č. 161/2011**

ZM nesouhlasí s trasováním silnice R 35 přes území města Turnova. Pokud budou ZÚR LK schváleny tak, že přes město Turnov bude veden koridor R35 (S5), rozhodne Město Turnov o trasování silnice po svém území ve svém územním plánu.

Odůvodnění: Většina zastupitelů města Turnov je dlouhodobě přesvědčena, že tento koridor zásadně zasáhne do obydlené části města Turnova a výrazně poškodí život obyvatel města Turnov. /viz dopis ze dne 1.7.2009/

Jsmo si vědomi, že pro město Turnov vyplývá z návrhu ZÚR LK povinnost zpracovat územní rezervu pro severní koridor do svého nového územního plánu.

Z těchto důvodů požadujeme, aby v ZÚR LK nebyl vymezen severní koridor silnice R35 Turnovem pouze dle studie Valbek, ale aby ZÚR LK stanovily úkol: **na území města Turnov v rámci územně plánovací dokumentace města Turnov podrobně prověřit, územně stabilizovat a vymežit průchod koridoru rychlostní silnice R35 městem Turnov jako veřejně prospěšné stavby.**

**Rozhodnutí o námitce:** Námitce se částečně vyhovuje.

#### **Odůvodnění rozhodnutí:**

V námitce město Turnov nesouhlasí s trasováním silnice R35 a dále konstatuje, že pokud bude v ZÚR LK veden koridor R35 (S5), město Turnov si rozhodne o trasování po svém území ve svém územním plánu.

V ZÚR LK je navržen koridor územní rezervy D01B – kapacitní silnice S5 (dále jen silnice S5), úsek Turnov – Rovensko pod Troskami – hranice LK, který zasahuje území obcí Karlovice, Ktová, Lažany, Mírová pod Kozákovem, Modříšice, Rovensko pod Troskami, Ohrazenice, Přepere, Radostná pod Kozákovem, Rovensko pod Troskami, Turnov, Žernov. Nejedná se tedy o návrh rychlostní silnice R35 jak je uváděno v námitce.

Jedná se o jednu ze zvažovaných variant, které jsou zahrnuty v Politice územního rozvoje České republiky 2008 (dále jen PÚR ČR 2008). Důvodem vymezení silnice vycházející z PÚR ČR je zkvalitnění silničního spojení Hradec Králové – Liberec. Dopravní infrastruktura jako součást veřejné infrastruktury je zřizována a využívána ve veřejném zájmu (viz PÚR ČR 2008 čl. 76).

V rámci ZÚR LK jsou uvedeny v Odůvodnění ZÚR LK následující důvody pro tento záměr: zlepšení přístupnosti ROB1 Liberec (OB7 dle PÚR ČR) v rámci celostátních dopravních vztahů, zlepšení dopravních vazeb v rámci rozvojových oblastí ROB3 Turnov a ROB4 Železný Brod – Semily, řeší se problematika připojení Semilská na vyšší dopravní síť, zkrácení časové dostupnosti do Liberce, snížení negativních dopadů silniční dopravy na zastavěné území.

ZÚR LK nenavrhuje rychlostní silnici R35, jak vyplývá z námitky, ale koridor územní rezervy pro kapacitní silnici S5. Dle PÚR LK čl. 78 se tedy jedná o rozvojový záměr, u kterého teprve budou parametry stanoveny.

Koridor kapacitní silnice S5 je vymezen v PÚR ČR 2008 v úseku R10/R35 (Mnichovo Hradiště – Rádelský Mlýn) – Úlibice. Ustanovení § 31, odst. 4 zákona č. 183/2006 o územním plánování a stavebním řádu říká „politika územního rozvoje je závazná pro pořizování a vydávání zásad územního rozvoje, územních plánů, regulačních plánů a pro rozhodování v území“.

Úkoly územního plánování v PÚR ČR 2008 v čl. (80) ukládají v bodě a) krajům v zásadách územního rozvoje upřesnit vymezení ploch a koridorů dopravní infrastruktury, při respektování důvodů vymezení a kritérií a podmínek pro rozhodování. V souladu s tímto bodem lze v ZÚR LK vymežit v rámci velmi širokého koridoru stanoveného v PÚR ČR 2008 jeden i více užších koridorů.

Co se týká aktuální podoby severního koridoru, ta je výsledkem dlouholetého projednávání s dotčenými orgány. Z tohoto projednávání vyplynula potřeba pořídit studii proveditelnosti všech třech variant koridoru společností Valbek s.r.o. Na základě této studie bylo následně vymezeno konkrétní vedení koridorů. Ze stanovisek dotčených orgánů (především Ministerstvo dopravy, Ministerstvo životního prostředí a Správa CHKO Český Ráj) uplatněných v procesu pořizování ZÚR LK vyplývá, že vymezení severního koridoru má vycházet ze zmíněné studie proveditelnosti. V průběhu procesu pořizování také pořizovateli nebyl znám žádný jiný aktuální návrh řešení vedení koridoru na území města Turnov. Územně analytické podklady pro správní obvod města Turnov, jejichž účelem je právě všechny aktuální záměry a problémy v území shromažďovat, tak aby mohly být při pořizování územně plánovací dokumentace prověřeny, žádné varianty vedení koridoru silnice S5 neobsahují.

Za této situace je tedy vedení severního koridoru upřesněno v ZÚR LK adekvátně k podkladům, které byly při jejich pořizování k dispozici. Takový stav nijak nebrání městu Turnov aktivně vyhledávat ve svém území jiné varianty vedení koridoru, tyto si zanést do územně analytických podkladů, případně si nechat zpracovat detailnější dokumentaci a tu projednat s dotčenými orgány. Tyto výstupy budou vyhodnoceny ve zprávě o uplatňování ZÚR LK, která musí být zpracována dle stavebního zákona každé dva roky a jejím výstupem může být aktualizace ZÚR LK.

Úkoly územního plánování v PÚR ČR 2008 v čl. (80) ukládají v bodě b) příslušným krajům a obcím zajistit územní ochranu vymezených koridorů a ploch, případně územní rezervou.

Na základě výše uvedených úkolů pro územní plánování vyplývajících z PÚR ČR je tedy zřejmé, že kapacitní silnice S5 musí být v ZÚR LK řešena.

Ministerstvo dopravy k námitkám a připomínkám týkajícím se tzv. severního koridoru uvedlo:

„MD jednoznačně považuje z předkládaných variant studie proveditelnosti a účelnosti silnice R35 (Valbek, 2009) za nejvhodnější z hlediska směrového vedení a ekonomické náročnosti severní variantu vymezenou v PÚR ČR z roku 2008 jako kapacitní silnici S5.

Při intenci výsledků celostátního sčítání dopravy 2010 si nejsme jisti, jestli se jedná o stagnaci způsobenou ekonomickou situací, nebo jestli se jedná o dlouhodobý trend. Proto nyní nevyvozujeme z těchto výsledků žádné koncepční závěry. Na relativně nižší intenzity dopravy v tomto úseku dlouhodobě upozorňujeme.

V Turnově se jedná o trasu vedenou nezastavěným územím a z velké části tunelem. O realizaci rozhodne až následující vyhodnocovací proces v rámci EIA. Do té doby je nutné respektovat územní rezervu pro všechny navržené varianty v tomto úseku R35.“

MŽP k námitkám a připomínkám týkající se kapacitní silnice S5 v obou variantách uvedlo:

„Konečný výběr varianty vedení koridoru silnice R35 (S5) je na rozhodnutí Libereckého kraje. MŽP vystupuje v procesu výběru konečné varianty pouze jako dotčený orgán státní správy, tzn. že se vyjadřuje pouze k tomu, zda a za jakých podmínek jsou z hlediska kompetencí MŽP jednotlivé varianty přijatelné a realizovatelné.

Severní varianta vedení koridoru silnice R35 je pro MŽP možná pouze za podmínek důsledného dodržování environmentálních kritérií a požadavků složkových zákonů ochrany životního prostředí. Nad preferencí severní varianty vedení koridoru panuje v současné době shoda Ministerstva dopravy ČR, Ministerstva životního prostředí ČR a Krajského úřadu Libereckého kraje.

K superseverní variantě vedení koridoru silnice R35 obdrželo MŽP zásadní nesouhlas patnácti obcí, které uvádějí, že superseverní varianta koridoru silnice R35 omezí obce nacházející se v blízkosti uvažovaného trasování koridoru, a to zejména zablokováním územního rozvoje v katastrech těchto obcí. V neposlední řadě je také z posuzovaných variant investičně nejnákladnější, a to i z hlediska provozních nákladů a nákladů na pozdější údržbu komunikace. Tato trasa také prochází krajinářsky hodnotným územím a přímo zasahuje do některých chráněných území. MŽP se důkladně zabývá všemi obdrženími připomínkami a námitkami a považuje řadu z nich za opodstatněné.“

Ponechání tzv. severního koridoru kapacitní silnice S5 v ZÚR LK je v souladu se stanovisky dotčených orgánů.

V ZÚR LK je uložen úkol pro územní plánování týkající se koridoru kapacitní silnice S5 zajistit územní ochranu koridoru jako územní rezervu pro jeho budoucí prověření v širších souvislostech. Protože



zásady územního rozvoje jsou závazné pro pořizování a vydávání územních plánů, regulačních plánů a pro rozhodování v území (viz. § 36 odst. 5 zákona č. 183/2006 o územním plánování a stavebním řádu v platném znění) je nutné výše uvedený úkol pro územní plánování v rámci územního plánu splnit.

V územních plánech si obce upřesní vedení koridorů vymezených v ZÚR LK s ohledem na konkrétní podmínky území se souhlasem dotčených orgánů, a to v rámci koridoru vymezeném v ZÚR LK.

Ze ZÚR LK vyplývá, že územní plán Turnov má zajistit územní ochranu koridoru jako územní rezervu pro jeho budoucí využití. Pokud si město v územním plánu navrhne již přímo trasování silnice na svém území, jak vyplývá z námítky, nejedná se o rozpor se ZÚR LK, pokud tato trasa bude vymezena v rámci koridoru vymezeném v ZÚR LK.

V odůvodnění námítky požaduje město Turnov, aby byl v ZÚR LK kromě vymezení koridoru silnice R35 dle studie Valbek stanoven úkol: Na území města Turnov v rámci ÚPD města Turnov podrobně prověřit, územně stabilizovat a vymezit průchod koridoru rychlostní silnice R35 městem Turnov jako Veřejně prospěšné stavby.

Jak je již výše uvedeno, nejedná se o koridor rychlostní silnice R35, ale o kapacitní silnici S5 u které budou parametry teprve stanoveny. Toto vyplývá z PÚR ČR 2008.

Kromě grafického vymezení koridoru S5 je v ZÚR LK stanoven úkol pro územní plánování: „V ÚPD dotčených obcí zajistit územní ochranu koridoru jako územní rezervu pro jeho budoucí prověření v širších souvislostech“. Protože celý koridor kapacitní silnice S5 je v ZÚR LK vymezen jako územní rezerva, nelze požadovat po obcích, aby byl v územních plánech vymezen jako veřejně prospěšná stavba, jak požaduje město Turnov.

### **Námítka č. 63**

**Podal:** Město Turnov

**Č.j.** KULK 67924/2011

**Námítka:**

#### **2. Usnesení ZM č. 162/2011**

Město Turnov požaduje na základě svých opakovaných požadavků a usnesení Zastupitelstva Libereckého kraje č. 400/09/ZK zpracování vymezení koridoru pro obchvat silnice II/283 ve směru Turnov – Valdštejsko – Chloumek – Bělá dle schváleného dokumentu Optimalizace obchvatů měst v Libereckém kraji, popřípadě řešit tento požadavek v aktualizaci ZÚR LK.

Odůvodnění: Pro město Turnov je zásadně důležité řešení průtahu silnice II/283 ve směru na Semily. Dlouhodobě a opakovaně to od Libereckého kraje požadujeme viz. dopisy v příloze.

Návrh ZÚR LK problematiku vedení silnice II/283 Turnovem neřeší, ačkoliv si Liberecký kraj nechal u firmy CityPlan zpracovat dokument "Optimalizace pořadí realizace silničních obchvatů vybraných měst v Libereckém kraji na silnicích II. a III. třídy a optimalizace realizace humanizací průjezdů úseků silnic z hlediska přínosů k bezpečnosti a plynulosti silničního provozu".

Dokument byl schválen usnesením ZK č. 400/09/ZK ze dne 15.12.2009. Podle výsledků hodnocení intenzity dopravy na stávající silniční síti (rok 2009) a intenzity hodnoceného území Libereckého kraje ve výhledovém období (rok 2040) byla prioritou realizace obchvatu – přeložky silnice II/283 v Turnově vyhodnocena na I. pořadí v rámci všech sledovaných měst!

Pro odklon dopravy byla navržena nová trasa obchvatové komunikace, která by odklonila tranzitní dopravu mimo centrální oblast města. Odklon je navržen s využitím stávajících silnic III. třídy ve směru Valdštejsko – Sekerkovy Loučky (III/2835) a v části U Rybníka ve směru Chloumek do Bělé (III/2834), kde se napojí na stávající silnici II/283. Dle sdělení odboru dopravy KÚLK ze dne 10.3.2010 "Tato přeložka je jednou z priorit Libereckého kraje a je zanesena i do ZÚR." /dopis z 10.3.2010v příloze /

Navržené řešení bylo převzato i do konceptu nového územního plánu Turnova a souhlasně projednáno v dopravní komisi RM.

**Vzhledem k tomu, že podstatná část ochvatu silnice II/283 je vedena mimo území města Turnov a to na katastru obce Mírová pod Kozákovem je pro další přípravu realizace této dopravní stavby velmi důležité aby byla zapracována v konečné podobě ZÚR LK resp. v její aktualizaci.**

**Rozhodnutí o námitce:** Námitce se nevyhovuje.

**Odůvodnění rozhodnutí:**

Město Turnov požaduje do Zásad územního rozvoje Libereckého kraje (dále jen ZÚR LK) doplnění koridoru pro obchvat silnice II/283, která vede částečně přes území obce Mírová pod Kozákovem (dále jen Mírová p.K.).

Liberecký kraj nechal zpracovat koncepční dokument „Optimalizace pořadí realizace silničních obchvatů vybraných měst v Libereckém kraji na silnicích II. a III. třídy a optimalizace realizace humanizací průjezdních úseků silnic z hlediska přínosů bezpečnosti a plynulosti silničního provozu“ (dále jen Optimalizace obchvatů měst v LK).

V dokumentu Optimalizace obchvatů měst v LK je v rámci města Turnov navržena přeložka silnice II/283 podél řeky Jizery severně od současného průtahu silnice II/283. V kapitole 5.34.2 je k tomuto návrhu uvedeno „Pro odklon dopravy je plánována trasa obchvatové komunikace, která by odklonila tranzitní dopravu mimo centrální oblast města. Jednalo by se cca o úsek o délce 2,3 km, vedoucí přibližně ve stopě stávajících místních komunikací. Nově by bylo vyřešeno připojení tohoto úseku na silnici I/35“. Tento záměr je v dokumentu navržen s vysokou prioritou. Vzhledem k tomu, že se jedná o koridor zcela uvnitř města Turnova, který nepotřebuje řešit vazby na okolní obce, není zahrnut do návrhu ZÚR LK.

Koridor silnice ve směru Turnov – Valdštejsko – Chloumek – Bělá je navržen jako modernizace a humanizace silnic III/2834 a III/2835, není k němu ale uveden konkrétní text, nelze tedy usuzovat, že se jedná o obchvat města Turnova na silnici II. třídy. Není v dokumentu uveden mezi prioritami.

Z uvedeného odůvodnění námitky, je zřejmé, že město Turnov tyto dva záměry na silnicích II. a III. třídy zaměňuje.

ZÚR LK silnice III. třídy neřeší. Jsou zde navrhovány pouze koridory silnic I. třídy a v případě silnic II. třídy pouze ty záměry, které byly dotčeným orgánem (Krajský úřad Libereckého kraje, odbor dopravy, dále jen KÚ LK OD) shledány jako záměry nadmístního významu. Modernizace a přeložky silnic III. třídy nejsou předmětem ZÚR LK. Jedná se o záměry, které lze v naprosté většině případů vyřešit na úrovni územních plánů.

Jak uvádí KÚ LK OD ve svém stanovisku, komunikace východně od Turnova není prioritou Libereckého kraje na rozdíl od přeložky silnice II/283 ve městě Turnov. Navíc tento návrh se dotýká území obce Mírová p.K., která s tímto návrhem nesouhlasí a podala proti zařazení tohoto koridoru námitku a současně zaslala i petici občanů obce.

ZÚR LK pro snížení negativních dopadů silniční dopravy na zastavěné území a zkrácení časové dostupnosti do Liberce z prostoru Semilská a Lomnice nad Popelkou navrhuje silnice II/283 v nové trase, jako územní rezervu D18C, nebo D18D. Varianta je závislá na variantě vedení koridoru kapacitní silnice S5.

V případě, že se bude jednat o záměr, který je z hlediska poskytovatele údajů k silnicím II. třídy (tj. KÚ LK OD) aktuální, je nutné, aby byl poskytnut jako údaj o území do Územně analytických podkladů Libereckého kraje (dále jen ÚAP LK) dle § 27 odst. 3 zákona č. 183/2006 o územním plánování a stavebním řádu. ÚAP LK slouží jako podklad pro pořizování ZÚR LK a následných aktualizací.

**Námitka č. 64**

**Podal:** Město Turnov

**Č.j.** KULK 67924/2011

**Námitka:**

**3. Usnesení ZM č. 163/2011**

ZM nesouhlasí s trasováním územní rezervy pro rychlostní železnici Liberec - Praha mimo katastr města Turnova.

**Odůvodnění:** ZÚR LK zpřesňuje koridor kombinované dopravy KD1 navržený PÚR ČR (2008), Zawidów - Frýdlant - Liberec - Praha.

D26 úsek hranice LK - Turnov - Liberec, modernizace s novostavbami úseků, elektrizace, zdvojkolejnění. Odůvodnění uvádí: V následných dokumentacích bude upřesněno vedení úseku železniční trati Turnov – Liberec včetně řešení rozsahu podzemních částí (tunel „Paceřice“, tunel „Hodkovice nad Mohelkou“, tunel „Jeřmanice“) při respektování přírodních, kulturních a civilizačních hodnot.

**Pro město Turnov je rozhodující, aby koridor mezinárodního významu resp. železniční spojení Praha – Liberec – Polsko vedlo přes katastrální území Turnova.**

**Rozhodnutí o námitce:** Námitce se nevyhovuje.

**Odůvodnění rozhodnutí:**

Město Turnov nesouhlasí s vedením územní rezervy pro rychlostní železnici Liberec Praha mimo katastr města Turnov.

Dotčený orgán Ministerstvo dopravy uplatnilo stanovisko: „Záměr je nezbytný z důvodu dodržení systémové jízdní doby Praha – Liberec 60 min. S úvratí v Turnově toho nelze dosáhnout. Koridor kombinované dopravy AGTC (vazba na Štětín) – předpokládá se další rozvoj – doprava nákladních vlaků s úvratí je problematická (časově, personálně, vozidlovým vybavením)“.

Důvodem vymezení koridoru železničního spojení Praha – Liberec, kde se předpokládá modernizace s novostavbami úseků, elektrizace a zdvojkolejnění, je dodržení závazků ČR jako signatáře dohody AGTC, dále zkvalitnění a zrychlení dostupnosti Prahy a následně dalších návazností železničního spojení (viz. *Odůvodnění, kap. G, podkap. D.1*). Současně s uskutečněním tohoto záměru bude zvýšena konkurenceschopnost železniční dopravy se silniční, což bude mít pozitivní vliv na životní prostředí.

**Námitka č. 65**

**Podal:** Obec Košťálov

**Č.j.** KULK 68033/2011

**Námitka:**

Obec Košťálov nesouhlasí s návrhem koridoru pro umístění železniční trati s označením "D31A" v úseku Turnov - Semily - Košťálov, který je určený pro optimalizaci a elektrizaci z následujících důvodů:

**Odůvodnění námitky:**

Navržený koridor pro optimalizaci a elektrizaci železniční trati by znemožnil využití dotčeného území pro jiné využití než pro optimalizaci a elektrizaci železniční trati, přičemž v tomto koridoru jsou již stávající stavby. Koridor požadujeme navrhnout tak, aby zasahoval pouze stávající obvod železniční dráhy, jelikož se dá předpokládat, že elektrizace a případná optimalizace železniční trati č. 030 (508) (Hradec Králové -) Jaroměř - Liberec bude probíhat ve stávajícím tělese železniční tratě a pouze v návaznosti na dokončení "Racionalizace v trati Jaroměř - Stará Paka - Železný Brod - II. část". Pokud by uvedený požadavek nebylo možné zobrazit ve výkresové části Zásad územního rozvoje Libereckého kraje, tak požadujeme alespoň doplnit textovou část o výše zmíněnou šíři tohoto koridoru ve stávajícím obvodu železniční dráhy.

Dále nesouhlasíme s ukončením koridoru pro optimalizaci a elektrizaci železniční trati "D31A" v Košťálově a požadujeme prodloužení koridoru v úseku Košťálov - hranice Libereckého kraje, jelikož jde o rozvojový záměr, jež by zlepšil dostupnost obce Košťálov z hlediska napojení na hlavní železniční dopravní tahy a uzly v rámci České republiky (Hradec Králové, Pardubice) i dopravní spojení se sousedním Královéhradeckým krajem.

Na základě uvedeného požadujeme upravit rozsah a umístění koridoru pro umístění železniční trati s označením "D31A" v Zásadách územního rozvoje Libereckého kraje, tak aby zasahoval pouze stávající obvod dráhy a aby byl tento koridor prodloužen na hranici Libereckého kraje s Královéhradeckým krajem.

**Rozhodnutí o námitce:** Námitce se nevyhovuje.

**Odůvodnění rozhodnutí:**

Obec Košťálov nesouhlasí s koridorem D31A, úsek Turnov – Semily – Košťálov. Svůj nesouhlas zdůvodňuje zejména znemožněním využití dotčeného území pro jiné využití než pro optimalizaci a elektrizaci trati a ukončení koridoru v Košťálově a tím nenávaznost na hlavní železniční tahy a uzly v rámci ČR (Hradec Králové, Pardubice). Obec požaduje upravit rozsah umístění koridoru tak, aby zasahoval pouze stávající obvod dráhy a prodloužení koridoru na hranici Libereckého kraje.

Dotčený orgán Ministerstvo dopravy uplatnilo k námitce následující stanovisko: V souvislosti s elektrizací tratě č. 030 a její celkovou modernizací je uvažováno především s využitím stávajícího tělesa dráhy, tzn., že koridor lze v územně plánovací dokumentaci zpřesnit na minimální šíři ochranného pásma dráhy tj. 60 m od osy (krajní) koleje. K námitce týkající se prodloužení záměru z Košťálova k hranici kraje uvádíme, že tento požadavek bude zapracován do aktualizace ZÚR LK a bude vycházet ze záměrů koncepce modernizace páteřní sítě nekoridorových tratí, která je aktuálně na Ministerstvu dopravy připravována.

ZÚR LK nestanovuje konkrétní šíři koridoru pro optimalizaci železničních tratí. V rámci územních plánů je nutno ponechat dostatečný prostor kolem stávající trati pro optimalizaci trati a to v souladu s požadavky dotčených orgánů. Jak vyplývá ze stanoviska Ministerstva dopravy, pro optimalizaci železniční trati postačí koridor v šířce ochranného pásma tj. 60 m od krajní koleje.

K druhé části námitky, prodloužení koridoru na hranici kraje lze uvést, že v odůvodnění (kap. G, podkap. D1) je popsáno napojení železničních tratí na Královehradecký kraj: „Návrh ZÚR LK před společným jednáním obsahoval modernizaci a optimalizaci železničních tratí s přesahem do Královehradeckého kraje. ZÚR Královehradeckého kraje neobsahuje záměr modernizace či optimalizace železničních tratí s vazbou na Liberecký kraj a to z důvodu, že není známa výsledná varianta projektu „Modernizace železničního spojení mezi Euroregionem Nisa a Hradcem Králové“, vyplývající ze „Studie proveditelnosti železničního propojení Euroregionu Nisa s Prahou a Hradcem“ Králové (Arteca/Sudop Praha 2004).“

Vzhledem k nenávaznosti koridoru na území sousedního kraje byl koridor D31A ukončen na území Libereckého kraje. Vedení koridoru s přesahem do Královehradeckého kraje bude předmětem aktualizace ZÚR LK.

### **Námitka č. 66**

**Podal:** Obec Košťálov

**Č.j.** KULK 68033/2011

**Námitka:**

Obec Košťálov nesouhlasí s návrhem Rozvojových oblastí nadmístního významu – ROB4 Rozvojová oblast Semily – Železný Brod

#### **Odůvodnění námitky:**

Po prostudování Zásad územního rozvoje Libereckého kraje konstatujeme, že dle našeho názoru obec Košťálov, čítající k 31.12.2010 1672 obyvatel (osmá největší obec okresu Semily, kde města jako Harrachov, Rovensko p. Tr. a Vysoké n. J. mají menší počet obyvatel), je v tomto dokumentu neprávem ve srovnání s mnohými podstatně menšími obcemi zcela opomíjena. Největší výhrady máme ke kapitole ROZVOJOVÉ OBLASTI NADMÍSTNÍHO VÝZNAMU, kde v odstavci **ROB4 Rozvojová oblast Semily – Železný Brod** není naše obec vůbec zmíněna, ačkoliv je zde plánována jak soukromníky, tak obcí rozsáhlá bytová výstavba a stavba továrny s cca 200 zaměstnanci. Domníváme se, že tak závažný dokument by ve své mapové části neměl pouze mechanicky kopírovat hranice katastrálního území, ale zobrazovat reálný stav, kdy zcela jednoznačně v chráněném území mezi Železným Brodem a Semilami nelze žádné průmyslové závody stavět a naopak v Košťálově taková plocha je. O tom, že Košťálov patří mezi oblasti s rozvíjejícím se hospodářstvím svědčí např. rozvoj firem Trevos Košťálov (další výrobní linka), DS Chuchlík (aktivity v dopravě a zemědělské výrobě), lom Eurovia (komplexní rekonstrukce výrobní linky) atd. Zároveň, což se týká zázemí pro bydlení a rekreaci, tak tuto charakteristiku naše obec jak svou vzdáleností od Semil, tak mimo jiné svým koupalištěm, sportovním areálem, hasičským areálem, bikrosovým areálem a jediným dopravním hřištěm v okrese Semily dle našeho názoru splňuje.

Žádáme, aby tyto skutečnosti byly v tomto dokumentu zohledněny.

**Rozhodnutí o námitce:** Námitce se nevyhovuje.

#### **Odůvodnění rozhodnutí:**

Obec Košťálov nesouhlasí s vymezením rozvojové oblasti ROB4 Semily – Železný Brod a domnívá se, že by součástí této rozvojové oblasti měla být i obec Košťálov.

Zásady územního rozvoje Libereckého kraje (dále jen ZÚR LK) vymezují rozvojovou oblast nadmístního významu ROB4 Semily – Železný Brod, která zahrnuje města Semily a Železný Brod a dále obce Slaná a Benešov u Semil. Jedná se o rozvojovou oblast s méně výhodnou dopravní dostupností a geomorfologickými podmínkami pro realizaci nových velkoplošných podnikatelských zón (greenfields), ale nabízí řadu zainvestovaných původních průmyslových ploch (brownfields) pro nové využití. V současné době má slabý ekonomický potenciál, proto je do širší struktury připojena návrhem rozvojové osy IV. řádu ROS12. Zavádění nových perspektivních výrobních a restructuralizace tradičních průmyslových odvětví napomůže využití potenciálu kvalifikované pracovní síly a její stabilizaci v území. Území je atraktivní i z hlediska cestovního ruchu a dává dobré předpoklady pro jeho další rozvoj zabezpečením potřebných služeb vč. vytvoření nových pracovních míst. Cestovní ruch v tomto území odlehčí přetlaku blízkých tradičních oblastí rekreace - specifických oblastí Český ráj sever a Západní Krkonoše. (viz. *Odůvodnění kap. G. podkap B.1)*

V odůvodnění ZÚR LK, v úvodu kap. G, je uvedeno, jakým způsobem byly určovány rozvojové předpoklady. Je zde také definováno stabilizované území, tedy území, které není zařazeno do rozvojové oblasti ani do specifické oblasti. Jedná se o území, v nichž probíhal a probíhá většinou přirozený vývoj bez významných otřesů a předpokládá se, že i nadále bude probíhat vývoj bez požadavků na větší plošné zábory a větší změny funkčního využití území. Území, která nebudou vyžadovat větší soustředěnou podporu a kde nejsou očekávány výraznější změny a zvraty ve vývoji obyvatelstva. Mezi takto definované stabilizované území je řazena obec Košťálov. Není tedy pravda, že obec Košťálov je v ZÚR LK zcela opomíjena, jak je uvedeno v odůvodnění námitky.

Dále je v odůvodnění námitky uvedeno, že obec není zařazena do rozvojové oblasti, přestože je zde plánována rozsáhlá bytová výstavba a stavba továrny. Dále jsou vyjmenovány rozvíjející se firmy a jiné aktivity, které obec Košťálov nabízí. Výstavba jedné továrny a několika bytových domů, není z pohledu koncepce rozvoje celého území Libereckého kraje nadmístního významu. Ovšem pro obec samotnou má takovýto rozvoj velký význam. Svědčí to o tom, že se jedná o obec s přirozeným vývojem, která je v ZÚR LK řazena mezi stabilizované území, pro které ZÚR LK nestanovuje žádné speciální úkoly pro územní plánování.

Rozvojové oblasti jsou oblasti, ve kterých se projevují zvýšené požadavky na změny v území, které svým významem přesahují území více obcí. Jak plyne z odůvodnění samotné námitky, takového požadavky na změny v území se na území obce Košťálov nevyskytují.

### **Námítka č. 67:**

**Podal:** Obec Košťálov

**Č.j.** KULK 68033/2011

#### **Námítka:**

Obec Košťálov nesouhlasí s návrhem územní rezervy koridoru pro variantu C (superseverní) kapacitní silnice S5 v úseku Rádelský Mlýn - Semily - hranice LK s označením "D01C" z následujících důvodů:

#### **Odůvodnění námitky:**

V rámci společného jednání o Návrhu Územního plánu Košťálov, které se uskutečnilo na konci roku 2010, nebylo žádným z příslušných dotčených orgánů požadováno ani uvažováno vedení kapacitní silnice S5 přes území obce Košťálov, přičemž jsme přesvědčeni, že pro dotčené orgány nenastaly žádné nově zjištěné a doložené skutečnosti, které nemohly být uplatněny v rámci projednání Územního plánu Košťálov tak, aby musely být změněny jejich stanoviska v tom smyslu, že přes území obce Košťálov má být navržen koridor kapacitní silnice S5.

Navržená územní rezerva koridoru pro variantu C (superseverní) kapacitní silnice S5 by si vyžádala demolici mnoha objektů, především určených pro bydlení, zároveň by měla negativní vliv na ostatní stávající zástavbu a další rozvoj celé obce.

Na základě uvedeného požadujeme vypustit návrh územní rezervy koridoru pro variantu C (superseverní) kapacitní silnice S5 v úseku Rádelský Mlýn - Semily - hranice LK s označením "D01C" ze Zásad územního rozvoje Libereckého kraje.

**Rozhodnutí o námitce:** Námitce se vyhovuje.

**Odůvodnění rozhodnutí:**



V ZÚR LK je navržen koridor územní rezervy D01C – kapacitní silnice S5, úsek Rádelský mlýn – Semily – hranice LK. Jedná se o jednu ze tří zvažovaných variant, které jsou zahrnuty v Politice územního rozvoje České republiky 2008 (dále jen PÚR ČR 2008). Další varianta kapacitní silnice S5 je v ZÚR LK vymezena jako územní rezerva D01B, úsek Ohrazenice – Turnov – Rovensko pod Troskami – hranice LK. Nové úseky třetí varianty kapacitní silnice S5 jsou mimo území Libereckého kraje. Důvodem vymezení silnice vycházející z PÚR ČR je zkvalitnění silničního spojení Hradec Králové – Liberec.

V rámci ZÚR LK jsou uvedeny v Odůvodnění ZÚR LK následující důvody pro tento záměr: zlepšení přístupnosti ROB1 Liberec (OB7 dle PÚR ČR) v rámci celostátních dopravních vztahů, zlepšení dopravních vazeb v rámci rozvojových oblastí ROB3 Turnov a ROB4 Železný Brod – Semily, řeší se problematika připojení Semilská na vyšší dopravní síť, zkrácení časové dostupnosti do Liberce, snížení negativních dopadů silniční dopravy na zastavěné území.

Koridor kapacitní silnice S5 je vymezen v PÚR ČR 2008 v úseku R10/R35 (Mnichovo Hradiště – Rádelský mlýn) – Úlibice. Ustanovení § 31, odst. 4 zákona č. 183/2006 o územním plánování a stavebním řádu říká „politika územního rozvoje je závazná pro pořizování a vydávání zásad územního rozvoje, územních plánů, regulačních plánů a pro rozhodování v území“. Je tedy zřejmé, že kapacitní silnice S5 musela být v ZÚR LK řešena.

Varianta, která je předmětem námítky byla do návrhu ZÚR LK přidána po prvním společném jednání na základě projednání stanoviska Ministerstva životního prostředí (dále jen MŽP), které ve stanovisku k prvnímu návrhu ZÚR LK (2007) nesouhlasilo s vymezením silnice v úseku Turnov – Jičín – Úlibice. První návrh ZÚR LK (2007) respektoval PÚR ČR 2006 která vymezovala rychlostní silnici R35 v úseku Turnov – Jičín – Úlibice.

MŽP při jednáních ke stanovisku uplatněném k prvnímu návrhu ZÚR LK (2007) vycházelo z úvah, že na základě schválené PÚR ČR 2008 (schválená 20.7.2009) musí být v ZÚR LK zahrnuty všechny možné varianty řešené v PÚR ČR 2008 a prověřované územní studií, jejíž pořízení PÚR ČR 2008 uložila jako úkol pro ministerstva a jiné ústřední správní úřady (*Územní studií, která zohlední požadavky udržitelného rozvoje území, provést výběr koridoru kapacitní silnice s ohledem na území CHKO Český ráj a lokality soustavy Natura 2000 a stanovit požadované podmínky jeho územní ochrany*). PÚR ČR 2008 v čl. (114) vymezila koridor kapacitní silnice S5 v úseku R10/R35 (Mnichovo Hradiště – Rádelský mlýn) – Úlibice.

Úkoly územního plánování v PÚR ČR 2008 v čl. (80) ukládají v bodě a) krajům v zásadách územního rozvoje upřesnit vymezení ploch a koridorů dopravní infrastruktury, při respektování důvodů vymezení a kritérií a podmínek pro rozhodování. V souladu s tímto bodem lze v ZÚR LK vymezit v rámci velmi širokého koridoru stanoveného v PÚR ČR 2008 jeden i více užších koridorů.

Úkoly územního plánování v PÚR ČR 2008 v čl. (80) ukládají v bodě b) příslušným krajům a obcím zajistit územní ochranu vymezených koridorů a ploch, případně územní rezervou.

Na základě požadavku a následné dohody s MŽP byly v návrhu ZÚR LK zapracovány 2 varianty koridoru kapacitní silnice a to územní rezervou. Podkladem ke zpřesnění koridoru do ZÚR LK byla Studie proveditelnosti a účelnosti silnice R35, kterou zpracovala firma Valbek v roce 2009.

V rámci veřejného projednání byla podána řada námitek a připomínek. Dotčené orgány k nim uplatnily svá stanoviska.

Ministerstvo dopravy k námitkám a připomínkám týkajícím se tzv. superseverního koridoru uvedlo: MD jednoznačně považuje z předkládaných variant Studie proveditelnosti a účelnosti silnice R35 (Valbek, 2009) za nejvhodnější z hlediska směrového vedení a ekonomické náročnosti severní variantu, která je vymezena v PÚR ČR z roku 2008 jako kapacitní silnice. Superseverní varianta by měla nejmenší dopravní zatížení při zcela extrémních finančních nákladech. Bez možnosti etapizace výstavby je její realizace prakticky vyloučená. MD tuto variantu nikdy nesledovalo.

MŽP k námitkám a připomínkám týkající se kapacitní silnice S5 v obou variantách uvedlo: Konečný výběr varianty vedení koridoru silnice R35 (S5) je na rozhodnutí Libereckého kraje. MŽP vystupuje v procesu výběru konečné varianty pouze jako dotčený orgán státní správy, tzn. že se vyjadřuje pouze k tomu, zda a za jakých podmínek jsou z hlediska kompetencí MŽP jednotlivé varianty přijatelné a realizovatelné.

Severní varianta vedení koridoru silnice R35 je pro MŽP možná pouze za podmínek důsledného dodržování environmentálních kritérií a požadavků složkových zákonů ochrany životního prostředí. Nad preferencí severní varianty vedení koridoru panuje v současné době shoda Ministerstva dopravy ČR, Ministerstva životního prostředí ČR a Krajského úřadu Libereckého kraje.

K superseverní variantě vedení koridoru silnice R35 obdrželo MŽP zásadní nesouhlas patnácti obcí, které uvádějí, že superseverní varianta koridoru silnice R35 omezí obce nacházející se v blízkosti uvažovaného trasování koridoru, a to zejména zablokováním územního rozvoje v katastrech těchto obcí. V neposlední řadě je také z posuzovaných variant investičně nejnákladnější, a to i z hlediska provozních nákladů a nákladů na pozdější údržbu komunikace. Tato trasa také prochází krajinářsky hodnotným územím a přímo zasahuje do některých chráněných území. MŽP se důkladně zabývá všemi obdrženími připomínkami a námitkami a považuje řadu z nich za opodstatněné.

Z vyjádření dotčených orgánů nevyplývá požadavek na ponechání tzv. superseverní varianty v ZÚR LK. Vymezením pouze tzv. severní varianty v ZÚR LK je zajištěn soulad s PÚR ČR. Zastupitelstvo Libereckého kraje na svém zasedání dne 30.3.2010 schválilo doporučení „Ministerstvu dopravy územní stabilizaci "severního koridoru" pro trasu rychlostní silnice R 35 v úseku Turnov - Ktová, hranice Libereckého kraje (- Úlibice)". Tzv. superseverní varianta byla v rámci vyhodnocení vlivu ZÚR LK na udržitelný rozvoj vyhodnocena jako méně vhodná. Všechny dotčené obce v rámci veřejného projednání ZÚR LK vyslovily nesouhlas s tzv. superseverní variantou. Není tedy žádný důvod tuto variantu dále sledovat.

#### **Námítka č. 74:**

**Podal:** Obec Malá Skála

**Č.j.** KULK 68143/2011

#### **Námítka:**

Nesouhlasíme se zařazením varianty C (superseverní) výstavby silnice R35 mezi záměry zařazené do územních rezerv.

K části D) , oddíl D.1 Zásady koncepce rozvoje dopravní infrastruktury . část Silniční doprava, vymezení – D01C – kapacitní silnice S5, úsek Rádelský Mlýn – Semily – hranice LK (Úlibice)

K části H) odst. c) návrhu ZÚR LK zařazení území výše označených obcí do územní rezervy vedení kapacitní silnice S5 ( R35) varianty C – superseverní ) v úseku Rádelský mlýn – Semily – hranice LK.

#### **K uvedeným částem Návrhu zásad územního rozvoje LK vznášíme tyto připomínky:**

**a)** Zařazením území dotčeného „superseverní“ variantou do územní rezervy se trvale znemožní rozvoj dotčeného území.

**b)** Zastupitelstvo Libereckého kraje rozhodlo na svém zasedání dne 30.3.2010 (usnesení č. 91/10/ZK) o preferenci „severní varianty“ v rámci rozvoje dopravní obslužnosti a spojení Hradec Králové - Liberec, což návrh zásad územního rozvoje LK nerespektuje.

**c)** Návrh zásad územního rozvoje kraje nerespektuje výsledky Studie proveditelnosti a účelnosti R35, vyhotovené společností VALBEK, s.r.o. porovnávající proveditelnost 3 variant. Návrh ZÚR LK zahrnuje do územní rezervy 2 varianty, aniž by do dokumentu zahrnul výsledky posouzení včetně porovnání negativních dopadů a investičních nákladů.

**d)** Návrh ZÚR LK je v části zahrnující území „superseverní varianty“ kapacitní komunikace S5 v rozporu se schválenou politikou územního rozvoje ČR a s cílem územního plánování tak, jak jsou závazně konkretizovány v § 18 zákona 183/2006 Sb.- stavební zákon.

**e)** Varianta „superseverní“ byla odmítnuta v zasedání Zastupitelstva obce Malá Skála dne 25. 6. 2009 a také dotčenými obcemi v dokumentu „Deklarace starostů“, který byl předán na zasedání zastupitelstva kraje dne 30.3.2010.

#### **Odůvodnění námitky:**

K námitce **a)** Návrh ZÚR LK zahrnuje zpracování 2 koridorů navrhované komunikace R35 v úseku Rádelský Mlýn - Úlibice. Tyto koridory by v případě schválení obou variant musely do svých územních plánů převzít dotčená města a obce. Tyto koridory se prakticky stanou stavebními uzávěrami a znemožní tak v daném území výstavbu i další činnosti, které podléhají povolení podle stavebního zákona. V praxi by tak došlo k znemožnění i souvisejících činností a dalšímu zhoršení podmínek ekonomického rozvoje **obce Malá Skála.**

V přípravě nového územního plánu Malé Skály se částí Sněhov a Mukařov nabízejí jako jediné vhodné pro výstavbu rodinných domů. Superseverní varianta je nejdražší z důvodů budování tunelů a přemostění, navíc by realizací došlo k největšímu záboru půdního fondu. Vymezení koridoru fakticky znamená stop výstavbě v části obce Mukařov a tím i **zastavení rozvoje obce Malá Skála** na mnoho let (vzhledem k ekonomické situaci společnosti spíše na desítky let).

**K námitce b)** Návrh ZÚR LK by měl být v souladu se záměry a preferencemi Libereckého kraje a s předcházejícími usneseními kraje. Zastupitelstvo na svém zasedání dne 30.3.2010 doporučilo Ministerstvu dopravy a dalším ústředním orgánům preferovat dopravní řešení v přímé trase Turnov - Jičín. S tímto usnesením je návrh ZÚR LK ve zcela jednoznačném rozporu.

**K námitce c)** - Pro porovnání variant vedení komunikace R35 v úseku Rádelský Mlýn - Úlibice (v návrhu ZÚR LK uvedená pod označením S5 dle platné Politiky územního rozvoje ČR) byla v roce 2009 vyhotovena Studie proveditelnosti a účelnosti R35 hodnotící všechny 3 navrhované varianty vedení R35. Z této studie jsou evidentní tyto závěry:

- severní varianta je přirozenou variantou řešící stávající neutěšenou dopravní situaci,
- superseverní varianta prochází chráněnými územími (Přírodní park Maloskalsko, území Natura 2000 - Údolí Jizery),
- superseverní varianta vykazuje i nejhorší parametry z hlediska vlivu na obyvatelstvo i z hlediska nepřímých vlivů,
- superseverní varianta je finančně náročná a její realizaci by se nepodařilo zcela vyřešit dopravní problematiku obcí na trase Turnov - Jičín, kde by zůstala značná část dnešní dopravy včetně té nákladní.

Návrh ZÚR LK některé tyto závěry výše uvedené studie nezmiňuje, přestože jsou pro rozhodování podstatné.

**K námitce d)** - Stavební zákon vytyčuje cíle územního plánování, a tím je rozvoj území soustavným a komplexním řešením účelného využití území. Územní plánování ve veřejném zájmu chrání přírodní, kulturní a civilizační hodnoty území. Návrh ZÚR LK zahrnutím územní rezervy superseverní varianty tyto cíle nerespektuje a naopak nepřiměřeně blokuje uvedené území. Dle schválené politiky územního rozvoje je pro koridor komunikace R35 navržena tzv. kapacitní komunikace, tedy komunikace nižšího řádu než je dálnice nebo rychlostní komunikace. Vybudování takové komunikace v navrženém superseverním koridoru postrádá logiku a ekonomické opodstatnění. V předešlých dokumentacích se zde navrhovala vždy komunikace dálničního typu, tedy komunikace značně předimenzovaná.

**K námitce e)** - Zastupitelstvo obce Malá Skála nikdy nerevokovalo usnesení č.6 ze 7. zasedání Zastupitelstva obce Malá Skála ze dne 25. 6. 2009, ve kterém jednohlasně **vysslovilo nesouhlas se superseverní variantou** výstavby silnice R35.

**Rozhodnutí o námitce:** Námitce se vyhovuje.

#### **Odůvodnění rozhodnutí:**

V ZÚR LK je navržen koridor územní rezervy D01C – kapacitní silnice S5, úsek Rádelský mlýn – Semily – hranice LK. Jedná se o jednu ze tří zvažovaných variant, které jsou zahrnuty v Politice územního rozvoje České republiky 2008 (dále jen PÚR ČR 2008). Další varianta kapacitní silnice S5 je v ZÚR LK vymezena jako územní rezerva D01B, úsek Ohrazenice – Turnov – Rovensko pod Troskami – hranice LK. Nové úseky třetí varianty kapacitní silnice S5 jsou mimo území Libereckého kraje. Důvodem vymezení silnice vycházející z PÚR ČR je zkvalitnění silničního spojení Hradec Králové – Liberec.

V rámci ZÚR LK jsou uvedeny v Odůvodnění ZÚR LK následující důvody pro tento záměr: zlepšení přístupnosti ROB1 Liberec (OB7 dle PÚR ČR) v rámci celostátních dopravních vztahů, zlepšení dopravních vazeb v rámci rozvojových oblastí ROB3 Turnov a ROB4 Železný Brod – Semily, řešení se problematikou připojení Semilsko na vyšší dopravní síť, zkrácení časové dostupnosti do Liberce, snížení negativních dopadů silniční dopravy na zastavěné území.

Koridor kapacitní silnice S5 je vymezen v PÚR ČR 2008 v úseku R10/R35 (Mnichovo Hradiště – Rádelský Mlýn) – Úlibice. Ustanovení § 31, odst. 4 zákona č. 183/2006 o územním plánování a stavebním řádu říká „politika územního rozvoje je závazná pro pořizování a vydávání zásad územního rozvoje, územních plánů, regulačních plánů a pro rozhodování v území“. Je tedy zřejmé, že kapacitní silnice S5 musela být v ZÚR LK řešena.

Varianta, která je předmětem námitky byla do návrhu ZÚR LK přidána po prvním společném jednání na základě projednání stanoviska Ministerstva životního prostředí (dále jen MŽP), které ve stanovisku

k prvnímu návrhu ZÚR LK (2007) nesouhlasilo s vymezením silnice v úseku Turnov – Jičín – Úlibice. První návrh ZÚR LK (2007) respektoval PÚR ČR 2006 která vymezovala rychlostní silnici R35 v úseku Turnov – Jičín – Úlibice.

MŽP při jednáních ke stanovisku uplatněném k prvnímu návrhu ZÚR LK (2007) vycházelo z úvah, že na základě schválené PÚR ČR 2008 (schválená 20.7.2009) musí být v ZÚR LK zahrnuty všechny možné varianty řešené v PÚR ČR 2008 a prověřované územní studií, jejíž pořízení PÚR ČR 2008 uložila jako úkol pro ministerstva a jiné ústřední správní úřady (*Územní studií, která zohlední požadavky udržitelného rozvoje území, provést výběr koridoru kapacitní silnice s ohledem na území CHKO Český ráj a lokality soustavy Natura 2000 a stanovit požadované podmínky jeho územní ochrany*). PÚR ČR 2008 v čl. (114) vymezila koridor kapacitní silnice S5 v úseku R/10/R35 (Mnichovo Hradiště – Rádelský Mlýn) – Úlibice.

Úkoly územního plánování v PÚR ČR 2008 v čl. (80) ukládají v bodě a) krajům v zásadách územního rozvoje upřesnit vymezení ploch a koridorů dopravní infrastruktury, při respektování důvodů vymezení a kritérií a podmínek pro rozhodování. V souladu s tímto bodem lze v ZÚR LK vymezit v rámci velmi širokého koridoru stanoveného v PÚR ČR 2008 jeden i více užších koridorů.

Úkoly územního plánování v PÚR ČR 2008 v čl. (80) ukládají v bodě b) příslušným krajům a obcím zajistit územní ochranu vymezených koridorů a ploch, případně územní rezervou.

Na základě požadavku a následné dohody s MŽP byly v návrhu ZÚR LK zapracovány 2 varianty koridoru kapacitní silnice a to územní rezervou. Podkladem ke zpřesnění koridoru do ZÚR LK byla Studie proveditelnosti a účelnosti silnice R35, kterou zpracovala firma Valbek v roce 2009.

V rámci veřejného projednání byla podána řada námitek a připomínek. Dotčené orgány k nim uplatnily svá stanoviska.

Ministerstvo dopravy k námitkám a připomínkám týkajícím se tzv. superseverního koridoru uvedlo:

MD jednoznačně považuje z předkládaných variant Studie proveditelnosti a účelnosti silnice R35 (Valbek, 2009) za nejvhodnější z hlediska směrového vedení a ekonomické náročnosti severní variantu, která je vymezena v PÚR ČR z roku 2008 jako kapacitní silnice. Superseverní varianta by měla nejmenší dopravní zatížení při zcela extrémních finančních nákladech. Bez možnosti etapizace výstavby je její realizace prakticky vyloučená. MD tuto variantu nikdy nesledovalo.

MŽP k námitkám a připomínkám týkající se kapacitní silnice S5 v obou variantách uvedlo:

Konečný výběr varianty vedení koridoru silnice R35 (S5) je na rozhodnutí Libereckého kraje. MŽP vystupuje v procesu výběru konečné varianty pouze jako dotčený orgán státní správy, tzn. že se vyjadřuje pouze k tomu, zda a za jakých podmínek jsou z hlediska kompetencí MŽP jednotlivé varianty přijatelné a realizovatelné.

Severní varianta vedení koridoru silnice R35 je pro MŽP možná pouze za podmínek důsledného dodržování environmentálních kritérií a požadavků složkových zákonů ochrany životního prostředí. Nad preferencí severní varianty vedení koridoru panuje v současné době shoda Ministerstva dopravy ČR, Ministerstva životního prostředí ČR a Krajského úřadu Libereckého kraje.

K superseverní variantě vedení koridoru silnice R35 obdrželo MŽP zásadní nesouhlas patnácti obcí, které uvádějí, že superseverní varianta koridoru silnice R35 omezí obce nacházející se v blízkosti uvažovaného trasování koridoru, a to zejména zablokováním územního rozvoje v katastrech těchto obcí. V neposlední řadě je také z posuzovaných variant investičně nejnákladnější, a to i z hlediska provozních nákladů a nákladů na pozdější údržbu komunikace. Tato trasa také prochází krajinářsky hodnotným územím a přímo zasahuje do některých chráněných území. MŽP se důkladně zabývá všemi obdrženými připomínkami a námitkami a považuje řadu z nich za opodstatněné.

Z vyjádření dotčených orgánů nevyplývá požadavek na ponechání tzv. superseverní varianty v ZÚR LK. Vymezením pouze tzv. severní varianty v ZÚR LK je zajištěn soulad s PÚR ČR. Zastupitelstvo Libereckého kraje na svém zasedání dne 30.3.2010 schválilo doporučení „Ministerstvu dopravy územní stabilizaci "severního koridoru" pro trasu rychlostní silnice R 35 v úseku Turnov - Ktová, hranice Libereckého kraje (- Úlibice)". Tzv. superseverní varianta byla v rámci vyhodnocení vlivu ZÚR LK na udržitelný rozvoj vyhodnocena jako méně vhodná. Všechny dotčené obce v rámci veřejného projednání ZÚR LK vyslovily nesouhlas s tzv. superseverní variantou. Není tedy žádný důvod tuto variantu dále sledovat.

### **Námítka č. 76:**

**Podal:** Obec Rovensko pod Troskami



Č.j. KULK 68559/2011

**Námítka:**

V návrhu Zásad územního rozvoje Libereckého kraje jsou nedostatečně zapracovány informace týkající se obce Rovensko pod Troskami - k.ú. Rovensko pod Troskami, Václaví, Štěpánovice u Rovenska pod Troskami, Křečovice pod Troskami, a proto Město Rovensko pod Troskami nesouhlasí s variantou B - tzv. Severní variantou vedení kapacitní silnice S5 (R35) na úseku Ohrazenice-Turnov-Rovensko pod Troskami – hranice LK

**Odůvodnění námítky:**

V návrhu ZUR Libereckého kraje jsou nedostatečně zapracovány informace týkající se Města Rovensko pod Troskami a jeho katastrálních území. Návrh ZUR vychází z nejištěného stavu plánovaných záměrů na úrovni obce.

V návrhu ZUR Libereckého kraje není dostatečně věnována pozornost našemu regionu jako území obklopeného CHKO Český ráj, které svými přírodními, kulturními i historickými památkami věhlasně zviditelňuje náš kraj v rámci republiky i daleko v zahraničí.

V oblasti vedení kapacitní silnice mezi tunelovými úseky těsně za zástavbou Rovenska směrem na Liščí Kotce jsou v novém územním plánu Města Rovensko pod Troskami plánovány plochy bydlení – venkovská obytná zástavba nízkopodlažní, v blízkosti je plánována plocha pro výrobu s nízkou zátěží, plocha pro technickou infrastrukturu – kořenovou ČOV, a dále je zde požadavek města o změnu plochy kolem stávající požární nádrže na plochu občanského vybavení – sportovní a rekreační plochy a vodní plochy určené ke koupání.

Vedení kapacitní silnice S5 dle varianty B (tzv. severní varianty) by v této oblasti zcela oddělilo území města od Městského rekreačního a ubytovacího zařízení Palda, které se nachází v části obce Liščí Kotce a je jediným ekonomickým přínosem obce. Tato rekreační oblast je hojně využívána rodinami s dětmi a školami pro svůj klid a úžasné přírodní scenérie. Výstavbou rychlostní komunikace v požadovaném koridoru by došlo zcela jistě k zásadnímu narušení podmínek pro rekreaci a k ekonomickému úpadku rekreačního zařízení. Byla by oddělena lokalita rekreačního areálu s kapacitou 200 lůžek od další vybavenosti – areálu koupaliště a zástavby města a svým vlivem na území by zcela zničila využitelnost jak koupaliště tak rekreačního areálu. Do areálu rekreačního zařízení bylo zainvestováno mnoho milionů jak z prostředků EU-Phare, tak z Nadace J.B.Horáčka a je zcela nepřijatelné tyto prostředky znehodnotit.

Rovněž vedení kapacitní silnice S5 v k.ú. Štěpánovice u Rovenska pod Troskami (v blízkosti k.ú. Václaví) směrem na Žernov je nepřijatelné z důvodu, že na k.ú. Václaví se nachází vrt, který pitnou vodou zásobuje nejen Rovensko p.Tr.a jeho části Štěpánovice, Blatec a Liščí Kotce, ale i další obce – Žernov, Tatobity, Ktová, Karlovice – část Roudný. Zde by měl být brán ohled na ochranné pásmo vodního vrtu ve Václaví.

Výsledným působením zásahů, které způsobí ZUR v území, by měl být trvale udržitelný rozvoj při zachování a zlepšování přírodních hodnot a kulturního dědictví.

Severní varianta vedení kapacitní silnice S5 by tak výrazně omezila v nakládání s majetkem veškeré vlastníky nemovitostí na území obce Rovensko pod Troskami a jejich katastrálních území.

Severní varianta silnice S5 je variantou, která vede středem historicky dané oblasti označené jako Český ráj, což je území od Turnova po Kozákov, Trosky a Sobotecko. Tato oblast byla zapsána i jako Evropský geopark UNESCO. V současné době je hlavní devizou této oblasti dochovaný krajinný ráz a velké množství kulturních, přírodních, geologických a historických památek, což přináší prakticky jediný zdroj příjmů této oblasti, a tím je cestovní ruch. Jakékoliv umělé zavlekání dopravní zátěže formou severního koridoru rychlostní silnice S5 je záměrem, který znehodnotí životní prostředí nejen obyvatelům obcí, ale jeho dopad na cestovní ruch a s ním spojené aktivity bude velice negativní, neboť pro turisty tato oblast zcela ztratí přitažlivost danou právě výše zmíněnými hodnotami. Pro většinu obcí je právě cestovní ruch jediným zdrojem příjmů, jsou vynakládány nemalé finanční prostředky na rozvoj šetrných forem turistiky např. cyklostezky apod.

Naše obec má samozřejmě zájem na tom, aby byla atraktivní pro trvale bydlící občany a aby se opět i do malých obcí lidé stěhovali. Jakákoliv výstavba kapacitní silnice S5 v severní variantě odradí potenciální nové obyvatele malých obcí, neboť atraktivita života v malé obci spočívá právě v „úniku“ od přetechnizovaného světa, hluku a emisí.

**Rozhodnutí o námitce:** Námitce se nevyhovuje.

**Odůvodnění rozhodnutí:**

Město Rovensko pod Troskami (dále jen Rovensko p.T.) v námitce uvádí, že jsou v návrhu ZÚR LK nedostatečně zpracovány informace týkající se obce Rovensko p.T. a proto Město Rovensko nesouhlasí s variantou B – tzv. severní variantou kapacitní silnice S5 v úseku Ohrazenice – Turnov – Rovensko p.T. – hranice LK. V odůvodnění námitky město upřesňuje, že za nedostatečné to považuje z důvodu, že návrh Zásad územního rozvoje Libereckého kraje (dále jen ZÚR LK) vychází z nezjištěného stavu plánovaných záměrů na úrovni obce, které blíže popisuje.

V ZÚR LK je navržen koridor územní rezervy D01B – kapacitní silnice S5 (dále jen silnice S5), úsek Turnov – Rovensko pod Troskami – hranice LK. Jedná se o jednu ze zvažovaných variant, které jsou zahrnuty v Politice územního rozvoje České republiky 2008 (dále jen PÚR ČR). Důvodem vymezení silnice vycházející z PÚR ČR je zkvalitnění silničního spojení Hradec Králové – Liberec.

V rámci ZÚR LK jsou uvedeny v odůvodnění ZÚR LK následující důvody pro tento záměr: zlepšení přístupnosti ROB1 Liberec (OB7 dle PÚR ČR) v rámci celostátních dopravních vztahů, zlepšení dopravních vazeb v rámci rozvojových oblastí ROB3 Turnov a ROB4 Železný Brod – Semily, řeší se problematika připojení Semilská na vyšší dopravní síť, zkrácení časové dostupnosti do Liberce, snížení negativních dopadů silniční dopravy na zastavěné území.

ZÚR LK stanoví zejména základní požadavky na účelné a hospodárné uspořádání území kraje, vymezí plochy a koridory nadmístního významu a stanoví požadavky na jejich využití. Územní plánování v ČR probíhá v určité hierarchii. Na úrovni státu je pořizována Politika územního rozvoje ČR (dále jen PÚR ČR), na úrovni krajů se jedná o Zásady územního rozvoje a na úrovni obcí jsou pořizovány územní plány a regulační plány. Zásady územního rozvoje v nadmístních souvislostech území kraje zpřesňují a rozvíjejí cíle a úkoly územního plánování v souladu s politikou územního rozvoje, určují strategii pro jejich naplňování a koordinují územně plánovací činnost obcí (viz. §36, odst. 3 zákona č. 183/2006 o územním plánování a stavebním řádu, dále jen stavební zákon). 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 (viz. § 43, odst. 3 stavebního zákona). Z výše uvedených citací stavebního zákona vyplývá, že plánování republikových záměrů je zpřesňováno od nejobecnější dokumentace po nepodrobnější. V praxi to znamená, že kraj v ZÚR zpřesní koridor stanovený v PÚR ČR s ohledem na podrobnost dokumentace, limity území i rozvoje kraje. Následně obec v územním plánu zpřesňuje koridor vymezený v ZÚR v podrobnosti zpracování územního plánu s ohledem na limity území a rozvoj obce.

Dále město Rovensko p.T. v námitce uvádí, že není věnována dostatečná pozornost regionu jako území obklopeného CHKO Český ráj. Upozorňuje na blízkost vrtu pitné vody ve Václaví. Umístěním severní varianty kapacitní silnice S5 předpokládá omezení v nakládání s majetkem všech vlastníků na území obce.

Existence CHKO Český ráj je v ZÚR LK respektována a to vymezením specifických oblastí SOB7 Český ráj jih a SOB8 Český ráj sever, které zohledňují zejména přírodní hodnoty, které jsou součástí CHKO Český ráj. V rámci rozvojové osy ROS2 Turnov – hranice kraje je vymezen úkol pro územní plánování: Zohlednit vazby ekonomických aktivit v rozvojové ose na kulturní hodnoty a rekreační potenciál SOB7 Český ráj jih a SOB8 Český ráj sever se zvláštní ochranou přírody. Regionu obklopenému CHKO Český ráj je tedy věnována dostatečná pozornost.

Vrt pitné vody je potřeba zohlednit při zpřesnění koridoru kapacitní silnice S5 v územním plánu. Samotná územní rezerva vrtu pitné vody nepoškodí.

Koridor územní rezervy je koridor s cílem prověřit budoucí využití, jehož dosavadní využití nesmí být měněno způsobem, který by znemožnil nebo podstatně ztížil prověřované budoucí využití. Takže k jistému omezení vlastníků pozemků dotčených koridorem územní rezervy kapacitní silnice S5 může dojít, a to zejména v případě, že vlastníci pozemků budou mít zájem o změnu využití pozemků. V opačném případě budou moci využívat pozemky tak jako do současné doby.

Město Rovensko p.T. dále v námitce uvádí, že výsledným působením zásahů, které způsobí ZÚR LK v území by měl být trvale udržitelný rozvoj při zachování a zlepšování přírodních hodnot a kulturního dědictví. S tímto tvrzením města Rovensko p.T. lze souhlasit, ZÚR LK stanovenými zásadami a úkoly pro územní plánování sleduje udržitelný rozvoj Libereckého kraje.

Město Rovensko p.T. v námitce upozornilo, že severní varianta silnice R35 vede středem historicky dané oblasti označené jako Český ráj zapsané i jako Evropský geopark UNESCO, jejíž hlavní devízou



je řada kulturních, přírodních, geologických i historických památek, důležitých zejména pro cestovní ruch, který je prakticky jediný zdroj příjmů této oblasti. Město Rovensko p.T. se domnívá, že jakékoli umělé zavlékání dopravní zátěže znehodnotí životní prostředí nejen obyvatelům, ale i návštěvníků dané oblasti což může silně ovlivnit rozvoj obcí.

Vymezení koridoru kapacitní silnice není v případě severní varianty umělé zavlékání dopravní zátěže do nového území, neboť se jedná o dopravní vazby, které již v daném území historicky existují prostřednictvím stávající silnice I/35. Koridor územní rezervy kapacitní silnice S5 nezasahuje žádnou kulturní, přírodní, geologickou ani historickou památku identifikovanou v rámci Územně analytických podkladů Libereckého kraje (dále jen ÚAP LK). ÚAP LK obsahují zjištění a vyhodnocení stavu a vývoje území, jeho hodnot, omezení změn v území z důvodu ochrany veřejných zájmů, vyplývajících z právních předpisů nebo vyplývajících z vlastností území, záměrů na provedení změn v území, zjišťování a vyhodnocování udržitelného rozvoje území a určení problémů k řešení v územně plánovací dokumentaci (viz. § 26, odst.1 stavebního zákona).

Obec se obává, že by případná výstavba kapacitní silnice S5 odradila potenciální nové obyvatele malých obcí od trvalého bydlení v malých obcích dotčených obcí.

Za základní předpoklad pro osídlování venkova je považována kvalitní dopravní infrastruktura. Přivedením kvalitní silnice je podporován rozvoj v hospodářsky slabých oblastech.

V rámci veřejného projednání byla podána řada námitek a připomínek. Dotčené orgány k nim uplatnily následující stanoviska.

Ministerstvo dopravy k námitkám a připomínkám týkajících se tzv. severního koridoru uvedlo:

MD jednoznačně považuje z předkládaných variant studie proveditelnosti a účelnosti silnice R35 (Valbek, 2009) za nejvhodnější z hlediska směrového vedení a ekonomické náročnosti severní variantu vymezenou v PÚR ČR z roku 2008 jako kapacitní silnici S5.

Při intenci výsledků celostátního sčít. dopravy 2010 si nejsme jisti, jestli se jedná o stagnaci způsobenou ekonomickou situací, nebo jestli se jedná o dlouhodobý trend. Proto nyní nevyvozujeme z těchto výsledků žádné koncepční závěry. Na relativně nižší intenzity dopravy v tomto úseku dlouhodobě upozorňujeme.

MŽP k námitkám a připomínkám týkající se kapacitní silnice S5 v obou variantách navržených v ZÚR LK uvedlo:

Konečný výběr varianty vedení koridoru silnice R35 (S5) je na rozhodnutí Libereckého kraje. MŽP vystupuje v procesu výběru konečné varianty pouze jako dotčený orgán státní správy, tzn. že se vyjadřuje pouze k tomu, zda a za jakých podmínek jsou z hlediska kompetencí MŽP jednotlivé varianty přijatelné a realizovatelné.

Severní varianta vedení koridoru silnice R35 je pro MŽP možná pouze za podmínek důsledného dodržování environmentálních kritérií a požadavků složkových zákonů ochrany životního prostředí. Nad preferencí severní varianty vedení koridoru panuje v současné době shoda Ministerstva dopravy ČR, Ministerstva životního prostředí ČR a Krajského úřadu Libereckého kraje.

K superseverní variantě vedení koridoru silnice R35 obdrželo MŽP zásadní nesouhlas patnácti obcí, které uvádějí, že superseverní varianta koridoru silnice R35 omezí obce nacházející se v blízkosti uvažovaného trasování koridoru, a to zejména zablokováním územního rozvoje v katastrech těchto obcí. V neposlední řadě je také z posuzovaných variant investičně nejnákladnější, a to i z hlediska provozních nákladů a nákladů na pozdější údržbu komunikace. Tato trasa také prochází krajinářsky hodnotným územím a přímo zasahuje do některých chráněných území. MŽP se důkladně zabývá všemi obdrženími připomínkami a námitkami a považuje řadu z nich za opodstatněné.

MŽP ve svém stanovisku konstatuje, že konečný výběr varianty vedení koridoru silnice R35 (S5) je na rozhodnutí Libereckého kraje. Konečný výběr varianty však přísluší Ministerstvu pro místní rozvoj v součinnosti s Ministerstvem dopravy, MŽP a dotčenými kraji jako plnění úkolu stanoveného PÚR ČR 2008 v čl. 114. Liberecký kraj může v rámci své pravomoci, tedy na území svého kraje a v souladu s PÚR ČR 2008, vybrat do ZÚR LK vhodnější variantu. Tou je dle vyjádření Libereckého kraje tzv. severní varianta.

Zastupitelstvo Libereckého kraje se na zasedání dne 30.3.2010 usneslo, že doporučuje Ministerstvu dopravy územní stabilizaci „severního koridoru“ pro trasu rychlostní silnice R 35 v úseku Turnov - Ktová, hranice Libereckého kraje (- Úlibice). Rozhodnutí zastupitelstva Libereckého kraje bylo na základě podkladů, které nechal Liberecký kraj ve spolupráci Ministerstvem dopravy, Ministerstvem pro místní rozvoj a Ministerstvem životního prostředí zpracovat. Jednalo se zejména o „Studii

proveditelnosti a účelnosti pro trasu silnice R 35“, a Vizualizace silnice R 35 v úseku Rádelský Mlýn - Úlibice“ obě dokumentace zpracovala fa Valbek spol. s r.o. Zpracovatel zhodnotil celkem 3 zadané koridory, a to variantu Severní, variantu Jižní a variantu Superseverní po stránce technické, dopravní, provozní a ekologické a dále z hlediska investiční náročnosti a ekonomické efektivity.

Ponechání tzv. severního koridoru kapacitní silnice S5 v ZÚR LK je v souladu se stanovisky dotčených orgánů a usnesením Zastupitelstva Libereckého kraje.

### **Námítka č. 79:**

**Podal:** Obec Radostná pod Kozákovem

**Č.j.** KULK 68147/2011

#### **Námítka:**

1. Nesouhlasíme s navrhovaným umístěním koridoru pro silnici II. třídy v k.ú. Lestkov pod Kozákovem a v k.ú. Volavec (obec Radostná pod Kozákovem)

#### **Odůvodnění námítky:**

Ad1) Navrhovaný koridor pro silnici II.třídy (D18D) významně zasahuje do současného zastavěného území obce – zejména v k.ú. Lestkov p. Koz. a zásadně tím omezuje možnost dalšího územního rozvoje obce. Přestože obec nemá zpracovaný územní plán, je území dotčené uvedeným koridorem předurčené k zástavbě. Navrhovaný koridor nezlepší dopravní obslužnost obce, pouze obec omezuje v dalším rozvoji. Navrhujeme proto vést tento koridor v trase současně navrženého koridoru pro rychlostní komunikaci (D01B) k obci Žernov a dále v trase koridoru D18C. Současně navrhujeme trasovat tento koridor tak, aby lemoval katastrální hranice mezi k.ú. Volavec a k.ú. Karlovice a co nejvíce se tím odklonil od zastavěného území obce Radostná pod Kozákovem.

**Rozhodnutí o námitce:** Námitce se nevyhovuje.

#### **Odůvodnění rozhodnutí:**

V ZÚR LK je navržen koridor územní rezervy D18D silnice II/283, úsek Rovensko pod Troskami – Semily. Jedná se o variantní řešení dopravního napojení ze stávající I/35 do prostoru města Semil, které má vztah k variantě A kapacitní silnice S5 (Mnichovo Hradiště – Úlibice) a variantě C kapacitní silnice S5 (Rádelský Mlýn – Úlibice).

Varianta C koridoru územní rezervy pro kapacitní silnici S5 (Rádelský Mlýn – Úlibice) bude na základě námitek a v souladu se stanovisky dotčených orgánů ze ZÚR LK vypuštěna. Vzhledem k tomu, že nelze vyloučit tzv. jižní variantu kapacitní silnice S5, tento koridor bude v ZÚR LK ponechán. Územní rezerva pro kapacitní silnici S5 v tzv. jižní variantě je součástí vydaných Zásad územního rozvoje Královéhradeckého kraje a vydávaných Zásad územního rozvoje Středočeského kraje.

Koridor územní rezervy je koridor s cílem prověřit budoucí využití, jehož dosavadní využití nesmí být měněno způsobem, který by znemožnil nebo podstatně ztížil prověřované budoucí využití. Koridor územní rezervy je vymezen v dostatečné šíři, která umožní budoucí prověření využití koridoru. V případě, že bude rozhodnuto vymezit již koridor pro dopravní stavbu (tedy již ne jen územní rezervu), bude koridor zpřesněn v územních plánech tak, že zahrne pouze území nezbytné pro realizaci záměru a zohlední limity území a plánovaný rozvoj obce, včetně stávajícího zastavěného území.

### **Námítka č. 80:**

**Podal:** Obec Radostná pod Kozákovem

**Č.j.** KULK 68147/2011

#### **Námítka:**

2. Nesouhlasíme s navrhovaným umístěním koridoru pro rychlostní komunikaci v k.ú. Volavec

**Odůvodnění námitky:**

Ad2) Navrhovaný koridor pro rychlostní komunikaci (D01B) je v k.ú. Volavec veden v těsné blízkosti zastavěného území obce. Požadujeme proto posun tohoto koridoru směrem ke katastrální hranici s k.ú. Karlovice tak, aby se co nejvíce odklonil od zastavěného území obce Radostná pod Kozákovem.

**Rozhodnutí o námitce:** Námitce se nevyhovuje.

**Odůvodnění rozhodnutí:**

Obec Radostná pod Kozákovem nesouhlasí s navrhovaným umístěním koridoru pro rychlostní silnici a požaduje koridor posunout co nejvíce od zastavěného území obce Radostná pod Kozákovem.

V ZÚR LK je navržen koridor územní rezervy D01B – kapacitní silnice S5 (dále jen silnice S5), úsek Turnov – Rovensko pod Troskami – hranice LK, který zasahuje území obcí Karlovice, Ktová, Katany, Mírová pod Kozákovem, Modřišice, Rovensko pod Troskami, Ohrazenice, Přepře, Radostná pod Kozákovem, Rovensko pod Troskami, Turnov, Žernov. ZÚR LK nenavrhuje rychlostní silnici, ale kapacitní silnici, což dle PÚR LK čl. 78 znamená, že se jedná o rozvojový záměr, u kterého teprve budou parametry stanoveny.

Jedná se o jednu ze zvažovaných variant, které jsou zahrnuty v Politice územního rozvoje České republiky 2008 (dále jen PÚR ČR 2008). Důvodem vymezení silnice vycházející z PÚR ČR je zkvalitnění silničního spojení Hradec Králové – Liberec.

V rámci ZÚR LK jsou uvedeny v odůvodnění ZÚR LK následující důvody pro tento záměr: zlepšení přístupnosti ROB1 Liberec (OB7 dle PÚR ČR) v rámci celostátních dopravních vztahů, zlepšení dopravních vazeb v rámci rozvojových oblastí ROB3 Turnov a ROB4 Železný Brod – Semily, řeší se problematika připojení Semilska na vyšší dopravní síť, zkrácení časové dostupnosti do Liberce, snížení negativních dopadů silniční dopravy na zastavěné území.

Koridor územní rezervy je koridor s cílem prověřit budoucí využití, jehož dosavadní využití nesmí být měněno způsobem, který by znemožnil nebo podstatně ztížil prověřované budoucí využití. Koridor územní rezervy je vymezen v dostatečně šíři, která umožní budoucí prověření využití koridoru. V případě, že bude rozhodnuto vymezit již koridor pro dopravní stavbu (tedy již ne jen územní rezervu), bude koridor zpřesněn v územních plánech tak, že zahrne pouze území nezbytné pro realizaci záměru.

Koridor územní rezervy je v současné době vymezen s ohledem na zastavěné území jak obce Radostná pod Kozákovem, tak obce Karlovice.

Ministerstvo dopravy k námitkám a připomínkám týkajícím se tzv. severního koridoru uvedlo:

MD jednoznačně považuje z předkládaných variant studie proveditelnosti a účelnosti silnice R35 (Valbek, 2009) za nejvhodnější z hlediska směrového vedení a ekonomické náročnosti severní variantu vymezenou v PÚR ČR z roku 2008 jako kapacitní silnice S5.

Při intenci výsledků celostátního sčítání dopravy 2010 si nejsme jisti, jestli se jedná o stagnaci způsobenou ekonomickou situací, nebo jestli se jedná o dlouhodobý trend. Proto nyní nevyvozujeme z těchto výsledků žádné koncepční závěry. Na relativně nižší intenzity dopravy v tomto úseku dlouhodobě upozorňujeme.

MŽP k námitkám a připomínkám týkající se kapacitní silnice S5 v obou variantách uvedlo:

Konečný výběr varianty vedení koridoru silnice R35 (S5) je na rozhodnutí Libereckého kraje. MŽP vystupuje v procesu výběru konečné varianty pouze jako dotčený orgán státní správy, tzn. že se vyjadřuje pouze k tomu, zda a za jakých podmínek jsou z hlediska kompetencí MŽP jednotlivé varianty přijatelné a realizovatelné.

Severní varianta vedení koridoru silnice R35 je pro MŽP možná pouze za podmínek důsledného dodržování environmentálních kritérií a požadavků složkových zákonů ochrany životního prostředí. Nad preferencí severní varianty vedení koridoru panuje v současné době shoda Ministerstva dopravy ČR, Ministerstva životního prostředí ČR a Krajského úřadu Libereckého kraje.

K superseverní variantě vedení koridoru silnice R35 obdrželo MŽP zásadní nesouhlas patnácti obcí, které uvádějí, že superseverní varianta koridoru silnice R35 omezí obce nacházející se v blízkosti uvažovaného trasování koridoru, a to zejména zablokováním územního rozvoje v katastrech těchto obcí. V neposlední řadě je také z posuzovaných variant investičně nejnákladnější, a to i z hlediska provozních nákladů a nákladů na pozdější údržbu komunikace. Tato trasa také prochází krajinářsky hodnotným územím a přímo zasahuje do některých chráněných území. MŽP

se důkladně zabývá všemi obdržnými připomínkami a námitkami a považuje řadu z nich za opodstatněné.

MŽP ve svém stanovisku konstatuje, že konečný výběr varianty vedení koridoru silnice R35 (S5) je na rozhodnutí Libereckého kraje. Konečný výběr varianty však přísluší Ministerstvu pro místní rozvoj v součinnosti s Ministerstvem dopravy, MŽP a dotčenými kraji jako plnění úkolu stanoveného PÚR ČR 2008 v čl. 114. Liberecký kraj může v rámci své pravomoci, tedy na území svého kraje a v souladu s PÚR ČR 2008, vybrat do ZÚR LK vhodnější variantu. Tou je dle vyjádření Libereckého kraje tzv. severní varianta.

Zastupitelstvo Libereckého kraje se na zasedání dne 30.3.2010 usneslo, že doporučuje Ministerstvu dopravy územní stabilizaci „severního koridoru“ pro trasu rychlostní silnice R 35 v úseku Turnov - Ktová, hranice Libereckého kraje (- Úlibice). Rozhodnutí zastupitelstva Libereckého kraje bylo na základě podkladů, které nechal Liberecký kraj ve spolupráci Ministerstvem dopravy, Ministerstvem pro místní rozvoj a Ministerstvem životního prostředí zpracovat. Jednalo se zejména o „Studii proveditelnosti a účelnosti pro trasu silnice R 35“, a Vizualizace silnice R 35 v úseku Rádelský Mlýn - Úlibice“ obě dokumentace zpracovala fa Valbek spol. s r.o. Zpracovatel zhodnotil celkem 3 zadané koridory, a to variantu Severní, variantu Jižní a variantu Superseverní po stránce technické, dopravní, provozní a ekologické a dále z hlediska investiční náročnosti a ekonomické efektivity.

Ponechání tzv. severního koridoru kapacitní silnice S5 v ZÚR LK je v souladu se stanovisky dotčených orgánů a usnesením Zastupitelstva Libereckého kraje.

### **Námitka č. 81**

**Podal:** Obec Mírová pod Kozákovem

**Č.j.** KULK 68233/2011

**Námitka:**

## **Věc: Námitka k návrhu Zastupitelstva města Turnova, které dne 1.9.2011 schválilo návrh na zařazení obchvatu města Turnov z Bělé přes Chloumek, Tři rybníky do Valdštejska do územního plánu Libereckého kraje**

Rada obce Mírová pod Kozákovem na svém zasedání konaném dne 7.9.2011 v zasedací místnosti na obecním úřadě rozhodla podat následující námitku k ZÚR LK.

Rada obce Mírová pod Kozákovem s potěšením konstatovala, že v ZÚR LK není zahrnuta přeložka silnice II/283 tzn. obchvat Turnova s využitím silnice III/2835 a části silnice III/2834 v části U rybníka ve směru Chloumek – Bělá dle dokumentu Optimalizace obchvatů měst v Libereckém kraji.

Tato přeložka by vyřešila dopravní přetíženost centru Turnova, ale byla by realizována na úkor jiných obyvatel, v tomto případě obyvatel obce Mírová pod Kozákovem, což by odporovalo prioritám ÚPLB a to zejména:

### **Zajištění příznivého životního prostředí bodu P1**

Při stanovování způsobu využití území v územně plánovací dokumentaci upřednostňovat komplexní řešení před uplatňováním jednostranných hledisek a požadavků, které ve svých důsledcích zhoršují stav i hodnoty území. Nepřipouštět takové zásahy a aktivity, které by samy o sobě nebo ve svých důsledcích poškozovaly stav zvláště chráněných území.

### **Zajištění příznivého životního prostředí bodu P10**

Zajistit kvalitní dopravní napojení a zlepšení dostupnosti Liberce ze všech částí kraje Rozvojové osy II. řádu – nadmístního významu

### **ROS2 kritéria a podmínky pro rozhodování o změnách v území:**

bod e) koordinovat systémy dopravní infrastruktury nezbytně umístěné v území s ohledem na užitnou kvalitu, ochranu a rozvoj hodnot území:

- zajistit vyšší kvalitu dopravy, zvýšení přepravní rychlosti a atraktivitu veřejné hromadné dopravy,
- řešit nejméně konfliktní řešení průchodu dopravních tras v zastavěném i nezastavěném území s ohledem na ochranu přírody a krajiny

### **Úkoly pro územní plánování**

bod c) zohlednit vazby ekonomických aktivit v rozvojové ose na kulturní hodnoty a SOB8 Český ráj sever

- vhodným vedením a technickým řešením tras.

KRAJSKÝ ÚŘAD LIBERECKÉHO KRAJE  
TEL: 485 212 611

## **Důvody, pro které nesouhlasíme s využitím silnice III/2835 a části silnice III/2834 pro obchvat města Turnova**

Po komunikaci od Valdštejska přes Tři rybníky do Bělé bez její rekonstrukce by nebylo možno realizovat zvýšený provoz. Stávající zástavba těsně se přimykající k úzké komunikaci, neumožní rekonstrukci a rozšíření v takovém rozsahu, aby parametry odpovídaly předpokládanému provozu, který by nastal v případě přeložky.

Přeložkou dojde k nevratnému poškození přirozeného biokoridoru v údolí Stebňky.

Podél celé trasy silnice od Valdštejska až po Bělou jsou vybudovány inženýrské sítě v bezprostřední blízkosti i v tělese stávající komunikace – plynovod, vodovod, elektrorozvod, veřejné osvětlení a mohlo by v případě většího a těžšího provozu dojít k jejich poškození, což v případě plynu by bylo přímo nebezpečné.

V případě omezení dopravy v centru Turnova je pravděpodobné, že většina transitní dopravy ze směru Praha, Liberec i ze směru od Jičína a Semil by směřovala po přeložce silnice II/283 silnicemi III/2834 a III/2835. S realizováním přeložky by došlo k omezení provozoven, což by mělo vliv i na zaměstnanost.



Došlo by ke zhoršení již vybudované občanské vybavenosti – víceúčelový objekt, prodejna, motel, dům s pečovatelskou službou, hřiště, bazén, škola.  
 Mohlo by dojít k narušení statiky a k poškození zde vybudovaných rodinných domů a dalších objektů zvýšeným provozem.  
 Rozpadající se hráz u rybníka Nohavice, přes kterou vede silnice, hrozi protrhnutí hráze a zaplavení části zastavby pod rybníkem i části zastavby v Turnově, téměř každoročně se provádějí opravy hráze, naprosto nevhodné pro kamionovou dopravu.  
 Po této silnici vede frekventovaná cyklostezka.  
 Proti této variantě byl vznesen nesouhlas Zastupitelstva obce Mírová pod Kozákovem a petice občanů v roce 2003. Tyto dokumenty byly doručeny v roce 2003 Krajskému úřadu v Liberci.  
 Nízká únosnost mostku přes Stebénku  
 Nutnost odvodnění Podchloumku z důvodu povodní.

Obec Mírová pod Kozákovem se domnívá, že jediným možným řešením obchvatu Turnova je Vámi navrhované řešení dle Z18 – Vytváření územní podmínky pro zlepšení silniční dostupnosti Liberce ze všech částí Libereckého kraje – D18D.  
 Tato varianta může být řešena i za situace, kdy nebude realizována R35.

**Rozhodnutí o námitce:** Námitce se vyhovuje.

#### **Odůvodnění rozhodnutí:**

Námitka obce Mírová pod Kozákovem nesměruje proti návrhu Zásad územního rozvoje Libereckého kraje (dále jen ZÚR LK), ale k návrhu Zastupitelstva města Turnov, které dne 1.9.2011 schválilo návrh na zařazení obchvatu města Turnov z bělé přes Chloumek, Tři rybníky do Valdštejska do územního plánu Libereckého kraje a vyjadřuje nesouhlas s námitkou podanou městem Turnov k návrhu ZÚR LK.

K tomu lze uvést, že pořizovatel ZÚR LK obdržel námitku města Turnov, která požaduje zařazení výše zmíněného obchvatu do ZÚR LK.

Námitce města Turnov se nevyhovuje z důvodů uvedených v odůvodnění rozhodnutí o námitce města Turnov (námitka č. 63).

ZÚR LK pro snížení negativních dopadů silniční dopravy na zastavěné území a zkrácení časové dostupnosti do Liberce z prostoru Semilská a Lomnice nad Popelkou navrhuje silnice II/283 v nové trase, jako územní rezervu D18C, nebo D18D. Výsledná varianta (C, D) je závislá na variantě vedení koridoru kapacitní silnice S5. V případě, že bude záměr tzv. „východní obchvat Turnova“ předán jako údaj o území do ÚAP LK, bude předmětem řešení v rámci aktualizace ZÚR LK s ohledem na již navrhované řešení silnice II/283.

Podstatou námitky obce Mírová pod Kozákovem je to, aby výše zmíněný obchvat nebyl do ZÚR LK zařazen. Vzhledem k nevyhovění námitce města Turnov se námitce obce Mírová pod Kozákovem vyhovuje.

#### **Námitka č. 82**

**Podal:** Obec Velký Valtinov

**Č.j.** KULK 68564/2011

#### **Námitka:**

Obec Velký Valtinov podává tímto nesouhlas s námitkou Obce Brniště, Brniště č.p.102,471 29 Brniště k návrhu zásad územního rozvoje Libereckého kraje podle § 39, odst.2 zákona 183/2006 Sb., o územním plánování a stavebním řádu a to v celém rozsahu námitky tj.: „Obec Brniště podává námitku k návrhu ZÚR LK a požaduje v textových a grafických částí návrhu ZÚR vymezit koridor pro přeložku silnice III/27011 a koridor územní rezervy k prověření záměru umístění silnice propojující silnici III/27011 a III/26834 v rozsahu vymezení dle přílohy č.2 této námitky.“.

Obec Velký Valtinov nesouhlasí s navrhovanou trasou koridoru tj. propojení výše uvedených silnic, jelikož trasa prochází obydlenou částí obce, tímto návrhem je ohrožena kvalita bydlení a docházelo by k devastaci přílehlých nemovitostí. Při počítajícím nárůstu nákladní dopravy kamiony po případném otevření těžby kamene na Tlustci a zvýšené výroby psiho krmení v Brništi.

V případě potřeby lze tento koridor provést přes pozemky vlastníka výrobce psiho krmení Brniště a nebyla by tím zasažena obydlená část Obce Velký Valtinov. Nebo přepravu nákladů lze provést bez problémů, pokud se provede rozšíření kolejové dopravy ČD v Brništi. Což by představovalo nejmenší zásah obcím do obydlených částí. Výrobce psiho krmení lze napojit přes dráhu ČD v Brništi.

**Rozhodnutí o námitce:** Námitce se vyhovuje.

**Odůvodnění rozhodnutí:**

Námitka obce Velký Valtinov nesměruje proti návrhu Zásad územního rozvoje Libereckého kraje (dále jen ZÚR LK), ale jedná se o nesouhlas s námitkou obce Brniště.

Obec Brniště požaduje zpracování silnic III. třídy do návrhu ZÚR LK.

ZÚR LK silnice III. třídy neřeší a nebude tedy řešena ani silnice III/27011, která je zmiňována jak v námitce obce Brniště, tak v námitce obce Velký Valtinov. Podstatu námitky obce Velký Valtinov lze chápat jako požadavek na nevymezení koridoru silnice III. třídy (III/27011). Tomuto se vzhledem k charakteru požadavku vyhovuje a silnice III. třídy nebude předmětem ZÚR LK.

**Námitka č. 83**

**Podal:** Město Liberec

**Č.j.** KULK 68210/2011

**Námitka:**

Nesouhlasíme

- |         |           |
|---------|-----------|
| fillohy | igtrmvtel |
|---------|-----------|
1. s trasováním koridoru regionálního významu D16 – silnice II/272, úsek Liberec – Osečná a s požadavkem územní studie US2 – Řešení zlepšení silniční dostupnosti Liberce z území za Ještědským hřbetem v části Horní Hanychov – Svárov,

Navrhujeme

3. změnit trasu koridoru D16 v části Horní Hanychov – Svárov zahrnující koridor trasy obvodové sběrné komunikace dle konceptu územního plánu Liberce a doplnit do návrhu ZÚR část obvodové sběrné komunikace v úseku Doubí – Horní Hanychov a to vzhledem k jejímu stejnému významu jako část Horní Hanychov – Svárov,
4. změnit návrh koridoru na územní rezervu v části Horní Suchá – Ještědský hřbet do doby zpracování územní studie na tuto část koridoru,

**Odůvodnění námitky:**

K bodu č. 1, 3 a 4:

K umístění koridoru: V severozápadní části města Liberce, ve které je navržen koridor D16, je v konceptu nového územního plánu Liberce projektantem navrhována obvodová sběrná komunikace a dále koridory územních rezerv pro dopravní napojení ploch územních rezerv pro bydlení z obvodové sběrné komunikace a Švermovy ulice a trasy silnice II.třídy k Osečné tunelem pod Ještědským hřbetem - lokality: 8.R10.DS, 8.R11.DS, 8.R12.DS. Koncept územního plánu byl již projednán s veřejností, která uplatnila k takto navrženému dopravnímu řešení této lokality své námitky a připomínky. Navržený koridor vnáší do území další dopravní stavbu, která je v souběhu se sběrnou obvodovou komunikací a rezervou pro dopravní napojení ploch územních rezerv. **Návrh další souběžné dopravní stavby je nežádoucí a proto navrhujeme změnu trasy koridoru D16 v části Horní Hanychov – Svárov zahrnující koridor trasy obvodové sběrné komunikace dle konceptu územního plánu Liberce.**

K požadavku na územní studii: Pokud je v úkolech pro územní plánování jednotlivým obcím uloženo „upřesnit, stabilizovat a řešit územní souvislosti vedení koridoru“ je nadbytečné požadovat na území města Liberec územní studii US2, která má být zpracována do 4 let od vydání ZÚR LK. Tato studie by měla i další důsledky. Pokud bude pořizovatel čekat s návrhem pokynů pro zpracování návrhu územního plánu na zpracování US2 tak, aby mohla být v ÚPD obce zohledněna, nelze pokračovat v procesu pořizování územního plánu, což povede k nedodržení zákonem stanoveného termínu pro pořizování územního plánu v souladu s novým stavebním zákonem a nutností vrátit finanční prostředky získané dotací z Integrovaného operačního programu. Z toho důvodu požadujeme, aby byl změněn rozsah územní studie US2 tak, že US2 nebude dotčeno území Horní Hanychov – Svárov.

Pokud má koridor D 16 zajistit napojení oblasti za Ještědským hřbetem mimo jiné za účelem zlepšení možnosti dojížděky za prací do krajského města, mělo by být zajištěno také napojení průmyslové zóny „jih“, která poskytuje více pracovních příležitostí než obchodně – průmyslová zóna „sever“.

**Rozhodnutí o námitce:** Námitce se vyhovuje částečně

**Odůvodnění rozhodnutí:**

Město Liberec nesouhlasí s trasováním koridoru D16 – silnice II/272, úsek Liberec – Osečná a s požadavkem územní studie US2 – řešení zlepšení silniční dostupnosti Liberce z území za Ještědským hřebenem v části Horní Hanychov – Svárov.

V ZÚR LK je navržen koridor D16 silnice II/272, úsek Liberec – Osečná. Důvodem pro vymezení bylo zejména zlepšení dopravní přístupnosti Liberce a rozvojové oblasti ROB1 Liberec ze specifické oblasti SOB3 Mimoňsko a tím vytvoření předpokladů pro rozvoj území, zlepšení propojení obcí jižně Ještědského hřbetu (Osečné, Křizan, Světlé p.J. aj.) na správní centrum kraje – Liberec a výhodná návaznost na komunikační uspořádání města Liberec (*viz. odůvodnění kapitola D.1*).

Město v odůvodnění námitky uvádí, že v územním plánu Liberec řeší návrh dopravního napojení Švermova (plocha 8.R10.DS), sběrné obvodové komunikace (plocha 8.R11.DS) a územní rezervu pro trasu silnice II. třídy k Osečné tunelem pod Ještědským hřebenem (plocha 8.R12.DS). Návrh další souběžné dopravní stavby je nežádoucí a proto navrhuje změnu trasy koridoru D16 v části Horní Hanychov – Svárov zahrnující koridor trasy obvodové sběrné komunikace dle konceptu územního plánu Liberec.

Silnice II. třídy dle zákona č. 13/1997 o pozemních komunikacích slouží pro dopravu mezi okresy. Nelze ji tedy nahradit obvodovou sběrnou komunikací, která řeší zejména obsluhu návrhových ploch. Je nutné v souladu s požadavky dotčených orgánů v územním plánu vymezit koridor pro silnici II. třídy.

Z konceptu územního plánu Liberec vyplývá, že pouze územní rezerva 8.R12.DS je navrhována pro silnici II. třídy a není napojena na silnici I. třídy, tak jak navrhuje ZÚR LK, ale přechází do obvodové sběrné komunikace.

Koridor D16 se nachází především na území města Liberec a dále obcí Křižany, Kryštofovo údolí, Světlá pod Ještědem, Osečná a Stráž nad Nisou. V ZÚR LK je tento koridor navržen pro prověření změn jejich využití územní studií, v rámci které bude vyhledáno podrobnější řešení, proto lze souhlasit s tím, aby koridor byl vymezen jako územní rezerva. Následně v aktualizaci bude pak vymezen jako koridor pro umístění dopravní infrastruktury. Koridor územní rezervy je potřeba vymezit v dostatečně širokém koridoru, aby bylo možné v územní studii prověřit změny využití území, ale je možné již ve fázi vymezení územní rezervy v územním plánu zohlednit limity území a stávající zastavěné území. Každá obec smí řešit pouze území svojí obce, zatímco územní studie uložená ZÚR LK řeší koridor v rámci širších vztahů. Územní studie bude v maximální možné míře respektovat stávající územní plány. Je-li uložena územní studie zásadami územního rozvoje, neznamená to, že dokud nebude zpracována tato územní studie, bude zamezen rozvoj v daném koridoru. Je ovšem nutné zajistit ochranu území pro prověřovaný záměr.

Změna vedení koridoru bude možná v aktualizaci ZÚR LK s ohledem na zpracovanou územní studii US2 – Řešení zlepšení silniční dostupnosti Liberce z území za Ještědským hřebenem, uloženou ZÚR LK, která prověří možnosti využití území.

Požadavek na vymezení koridoru Doubí – Horní Hanychov bude prověřen v aktualizaci ZÚR LK.

#### **Námitka č. 84**

**Podal:** Město Liberec

**Č.j.** KULK 68210/2011

**Námitka:**

Nesouhlasíme

s vymezením územní rezervy pro koridor pozemní lanové dráhy Liberec – Bedřichov,

**Odůvodnění námitky:**

Odůvodnění k bodu č. 2:

Pásmo územní ochrany pro pozemní lanovou dráhu je v platném územním plánu. Lokalizace koridoru pásma územní ochrany souvisela se snahou zkapacitnit a zjednodušit dopravní obsluhu sportovních, rekreačních a přírodních ploch v Jizerských horách z Liberce, především v době konání významných sportovních akcí. Změnou koncepce lokalizace sportovních areálů, dlouhodobým nesouhlasu dotčených orgánů a obce Bedřichov je vymezení rezervy dále bezpředmětné.

**Rozhodnutí o námitce:** Námitce se vyhovuje.

**Odůvodnění rozhodnutí:**

V ZÚR LK je navržen koridor územní rezervy D38 pozemní lanové dráhy Liberec – Bedřichov. Důvodem pro vymezení bylo zejména odlehčení individuální automobilové i veřejné hromadné dopravy,

zlepšení životního prostředí, souběžné řešení problematiky sportovně-rekreační využitelnosti střediska Bedřichov (odůvodnění kapitola D.1).

Koridor se nalézá na území CHKO Jizerské hory. Dotčený orgán Správa CHKO Jizerské hory souhlasí s vypuštěním tohoto koridoru.

Krajský úřad Odbor dopravy netrvá na vymezení koridoru územní rezervy pro lanovou dráhu Liberec – Bedřichov a navrhuje koridor ze ZÚR LK vypustit.

Jak je uvedeno v odůvodnění námitky, lokalizace koridoru souvisela se snahou zkapacitnit a zjednodušit dopravní obsluhu sportovních, rekreačních a přírodních ploch v Jizerských horách z Liberce, především v době konání významných sportovních akcí. S vybudováním zázemí pro významné sportovní akce v Liberci (areál Vešec, zkapacitnění a modernizace ski areálu Ještěd s dostatečnými možnostmi ubytovacích kapacit) není potřeba přesouvat tyto aktivity do Jizerských hor, které jsou Chráněnou krajinnou oblastí.

Koridor územní rezervy D38 – pozemní lanová dráha Liberec-Bedřichov bude vypuštěn.

### **Námitka č. 85**

**Podal:** Město Liberec

**Č.j.** KULK 68210/2011

**Námitka:**

**Navrhujeme**

5. prověřit vedení alternativních méně náročných a bezpečných tras pro cyklisty a běžkaře a následně dle potřeb rozšířit koridor Nové hřebenovky o tyto trasy v oblasti Ještědu.

**Rozhodnutí o námitce:** Námitce se nevyhovuje.

#### **Odůvodnění rozhodnutí:**

V ZÚR LK jsou navrženy multifunkční turistické koridory, které vytvářejí územní podmínky pro propojení turistických oblastí, podoblastí a středisek cestovního ruchu prostředky bezmotorové dopravy. ZÚR LK pro tyto koridory stanovují úkoly pro územní plánování a jeden z nich ukládá: „V rámci koridorů vyhledat konkrétní vedení turistických, cyklistických, lyžařských a vodních tras, na území se zvláštní ochranou přírody vést trasy v maximální možné míře po stávající dopravní síti.“

V ZÚR LK jsou navrženy 3 koridory podél řek, kde lze s ohledem na terén očekávat menší náročnost tras. Naopak koridor Nová Hřebenovka v případě obou větví (severní i jižní) vede převážně po hřebenech hornatých částí Libereckého kraje a v takovém případě bude návštěvníky očekávána vyšší náročnost tras.

Krajský úřad Libereckého kraje, odbor kultury, památkové péče a cestovního ruchu, zpracovává projekt Nová Hřebenovka, kde jsou navrhovány konkrétní trasy pro jednotlivé druhy bezmotorové dopravy (pěší, cyklistická a lyžařská). Všechny trasy prověřované tímto projektem jsou v rámci koridoru stanoveném v ZÚR LK.

V případě, že má Město Liberec zájem vymezit si na svém území méně náročné trasy pro cyklisty a běžkaře, jako sportovní zázemí pro občany města, může takto učinit v rámci územního plánu Liberec. ZÚR LK řeší pouze koridory, které mají nadmístní význam s vazbou na sousední státy a kraje.

### **Námitka č. 89**

**Podal:** Město Hodkovice nad Mohledkou

**Č.j.** KULK 68565/2011

**Námitka:**

Město Hodkovice nad Mohledkou navrhuje změnu územního plánu a stavebního řádu pro ZÚR.

|                                            |                |
|--------------------------------------------|----------------|
| KRAJSKÝ ÚŘAD LIBERECKÉHO KRAJE             |                |
| Odbor územního plánování a stavebního řádu |                |
| Č. dopr. záležit.                          | Ukládání znak. |

## Odůvodnění námitky:

Město Hodkovice n. Moh. již v přípravné fázi t. j. cca v roce 2005 podalo námitku na úřad Libereckého kraje, kde bylo zdůvodněno proč. Při místním šetření bylo konstatováno, že se bude hledat jiná varianta. Město navrholo trasu, která by byla přijatelná, ale jak jí viděl úřad již tento problém nebyl a hlavně se nedostala přípravná k příjímání. Přikládáme smínek a popis trasy jak bylo dříve zhotoveno město Hodkovice n. Mohelkou.

Případně podrobni již zdůvodnění města dolož. Navržená je třeba přehodnotit a zřadit ji do mezinárodního spřísní ČR, Německa a Polska.

**Rozhodnutí o námitce:** Námitce se nevyhovuje.

## Odůvodnění rozhodnutí:

Město Hodkovice nad Mohelkou nesouhlasí s umístěním nové rychlostní trati ČD dle ZÚR LK.

V ZÚR LK je navržen koridor mezinárodního významu železničního spojení Praha-Mladá Boleslav-Turnov-Liberec-Frydlant-Černousy/Zawidów (PL). Důvodem pro vymezení koridoru je dodržení závazků ČR jako signatáře dohody AGTC, zkvalitnění a zrychlení dostupnosti Prahy z Libereckého kraje a následně dalších návazností železničního spojení, zlepšení dopravních vazeb v rámci rozvojových oblastí ROB1 Liberec a ROB3 Turnov, podstatné zkrácení trasy z Prahy do Liberce, zmírnění negativních dopadů na životní prostředí aj. (viz. odůvodnění kap D.1)

V návrhu ZÚR LK pro společné jednání v roce 2007 i v roce 2010 byly v úseku mezi Libercem a Hodkovicemi nad Mohelkou navrženy 3 varianty koridoru železničního spojení vycházející ze „Studie proveditelnosti železničního spojení Euroregionu Nisa s Prahou a Hradcem Králové“. V průběhu roku 2010 nechalo Ministerstvo dopravy zpracovat studii „Praha – Hradec Králové/Liberec, rychlostní spojení“ (dále jen studie). Cílem zpracování této studie v širších souvislostech je vytvoření kvalitního a atraktivního železničního spojení krajských měst s hlavním městem Prahou i mezi sebou navzájem, které spolehlivě převezme výhledovou poptávku po dopravě a obstojí v konkurenci stále rostoucí silniční dopravy. Tato Studie není zatím dokončena, nicméně byla již Libereckému kraji Ministerstvem dopravy prezentována a poskytnuta jako podklad pro ZÚR LK. Následně na společném jednání zástupkyně Ministerstva dopravy uvedla: „Závěry z této studie lze již převzít a vycházet z nich v rámci přepracování ZÚR LK“. Vzhledem k tomu, že ZÚR nemohou obsahovat v návrhu více variant, došlo tedy k výběru varianty dle aktuální studie, která toto území prověřila a vybrala nejvhodnější variantu.

K námitce města Hodkovice n. M. uplatnilo Ministerstvo dopravy následující stanovisko:

„Koridor vymezený v ZÚR pro modernizaci železničního spojení Praha – Liberec primárně vychází z potřeby zvýšení konkurenceschopnosti železnice v uvedené relaci. Původně vnitrostátní pojetí získalo se změnou polského postoje v oblasti rozvoje železnice v JZ části Dolnoslezského vojvodství větší mezinárodní význam, což si pravděpodobně vyžádá dodatečná opatření na trase zanesené v ZÚR. Ke změně postoje polské strany však došlo až v době finalizace ZÚR, což by v případě uplatnění nových požadavků celý proces schvalování ZÚR narušilo. Navíc jednání v této věci byla s polskou stranou zahájena teprve nedávno. Jejich výsledek z hlediska trasování a požadovaných parametrů nelze předem předjímat. Z tohoto důvodu není v současnosti možné do ZÚR LK požadovat jinou trasu než tu zanesenou v ZÚR LK. V případě shody o budoucí podobě rychlého spojení Praha – Liberec – Wrocław budou nové požadavky poskytnuty do ÚAP. Z důvodu celkové ochrany záměru však na vymezení koridoru ve stávající podobě trváme.“

V odůvodnění námitky město Hodkovice n. M. uvádí, že v přípravné fázi tj. cca v roce 2005 podalo námitku na Krajský úřad Libereckého kraje, na konaném místním šetření, bylo konstatováno, že se



bude hledat jiná varianta. Město tenkrát navrhovalo přijatelnější trasu, ale dle názoru města Hodkovice se nikdo již tímto problémem nezabýval a připomínka se nedostala k projektantům.

Město Hodkovice n. M. uplatnilo námitku ke konceptu Územního plánu velkého územního celku Libereckého kraje (dále jen ÚP VÚC LK) v roce 2003. Pravděpodobně se jedná námitku zmiňovanou městem Hodkovice n.M. ve svém vyjádření. Na základě nového zákona č. 183/2006 o územním plánování a stavebním řádu bylo pořizování ÚP VÚC LK ukončeno ve fázi konceptu a zahájeno pořizování Zásad územního rozvoje Libereckého kraje. V konceptu ÚP VÚC LK byly navrhovány jiné varianty, než byly následně řešeny v ZÚR LK. Podkladem pro zpracování návrhu ZÚR LK byla odborná studie „Studie proveditelnosti železničního spojení euroregionu Nisa s Prahou a Hradcem Králové“ (zpracována v roce 2006). Tato studie obsahovala v úseku Hodkovice n. M. – Liberec 3 varianty, které byly převzaty do Návrhu ZÚR LK k projednání s dotčenými orgány a sousedními kraji. Jak již bylo výše uvedeno, závěry z této studie lze již převzít a vycházet z nich v rámci přepracování ZÚR LK. Na základě aktuálně zpracovávané studie „Praha – Hradec Králové/Liberec, rychlostní spojení“ byla vybrána a upřesněna jedna varianta.

Trasa, která je navržena městem Hodkovice n. M. a která je přiložena k námitce k ZÚR LK může sloužit odpovědným orgánům státní správy (Ministerstvo dopravy) pouze jako podnět k úpravě vedení koridoru železničního spojení Praha – Liberec. S ohledem na stanovisko Ministerstva dopravy nelze tento návrh použít ke změně koridoru v ZÚR LK.

Z výše psaného vyplývá, že Ministerstvo dopravy, zodpovědné za koncepci železniční dopravy v ČR a její realizaci, se s námitkou seznámilo. V případě, že řešení navržené městem Hodkovice n.M. bude zohledněno v materiálech Ministerstva dopravy a poskytnuto jako údaj o území do Územně analytických podkladů Libereckého kraje, bude změna koridoru předmětem aktualizace ZÚR LK. V současné době Ministerstvo dopravy trvá na vymezení koridoru ve stávající podobě.

V odůvodnění námitky je dále uvedeno, že novou trať je třeba přehodnotit a zařadit jí do mezinárodních spojení ČR, Německo a Polsko. V ZÚR LK je koridor železničního spojení Praha-Mladá Boleslav-Turnov-Liberec-Frýdlant-Černousy/Zawidów (PL) navržen jako koridor mezinárodního významu. V tomto případě je ZÚR LK ve shodě s názorem města Hodkovice n. M.

### **Námitka č. 90:**

**Podal:** Město Rokytnice nad Jizerou

**Č.j.** KULK 68566/2011

#### **Námitka:**

Město Rokytnice nad Jizerou žádá o zařazení územní rezervy - koridoru pozemní lanové dráhy pro propojení obcí Rokytnice nad Jizerou - Harrachov (viz. grafická příloha) do ZUR Libereckého kraje.

#### **Odůvodnění námitky:**

Žádáme o zařazení územní rezervy - koridoru pozemní lanové dráhy pro propojení obcí Rokytnice nad Jizerou - Harrachov (viz. grafická příloha) do ZUR Libereckého kraje. Jedná se o dopravní koridor nadmístního významu, který zlepšuje nevyhovující dopravní dostupnost obou obcí a vhodně propojuje obě střediska cestovního ruchu.

**Rozhodnutí o námitce:** Námitce se nevyhovuje.

#### **Odůvodnění rozhodnutí:**

Město Rokytnice nad Jizerou žádá o zařazení koridoru územní rezervy pro pozemní lanovou dráhu mezi městy Rokytnice n. J. a Harrachov. Tento koridor považují za koridor nadmístního významu, který zlepšuje nevyhovující dopravní dostupnost obou obcí a vhodně propojuje obě střediska cestovního ruchu.

Věcně shodnou námitku podalo i město Harrachov.

Dopravní dostupnost obou obcí z hlediska širších vztahů je zajištěna po silnicích I. třídy (I/10 a I/14) a zároveň je možné využít železnici, i když ta s ohledem na terénní podmínky není vedena k centrálním městům. Ke zlepšení dopravní dostupnosti po železnici je v ZÚR LK navržen koridor územní rezervy D35 propojení dvou železničních tratí, úsek Harrachov – Rokytnice nad Jizerou.

Oběma městy navrhované propojení by bylo využitelné zejména pro cestovní ruch mezi těmito městy. Jedná se o dopravní vazbu lokálního významu.

Význam tohoto dopravního spojení odpovídá významu silnic III. třídy, které jsou dle zákona č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích v platném znění, určeny k vzájemnému spojení obcí nebo jejich napojení na ostatní pozemní komunikace. Tyto komunikace nejsou předmětem ZÚR LK a jejich řešení je ponecháno na úroveň územních plánů.

Konkrétní trasování propojení středisek cestovního ruchu není předmětem ZÚR LK. ZÚR LK z hlediska bezmotorové dopravy nadmístního významu navrhuje multifunkční turistické koridory, v rámci kterých se mohou na úrovni územních plánů hledat konkrétní řešení podporující bezmotorovou dopravu.

Dotčený orgán Správa KRNPAP ve svém stanovisku k námitkám a připomínkám navrhuje nezařazovat koridor pozemní lanové dráhy do ZÚR LK. Dále k této problematice uvádí „Pozemní lanová dráha je v tomto prostoru nevhodná. Stavba šikmé kolejové dráhy, jejíž vozidla jsou poháněna pomocí tažných lan, by představovala nevratné a plošně rozsáhlé zásahy do území, které jsou součástí národního parku, Ptačí oblasti Krkonoše, Evropsky významné lokality, Biosférické rezervace Krkonoše/Karkonosze.“ Správa KRNPAP navrhuje tuto problematiku řešit při tvorbě územních plánů obou obcí nebo při aktualizaci ZÚR LK.

Vzhledem k výše zmíněným skutečnostem nebude předmětem ZÚR LK územní rezerva pro koridor pozemní lanové dráhy Rokytnice nad Jizerou-Harrachov.

### **Námitka č. 91:**

**Podal:** Město Rokytnice nad Jizerou

**Č.j.** KULK 68567/2011

**Námitka:**

Město Rokytnice nad Jizerou požaduje vyjmutí územní rezervy "LAPV2 - Vilémov, vodní tok Jizera" ze ZUR Libereckého kraje.

### **Odůvodnění námitky:**

K zahrnutí územní rezervy pro vodní nádrž Vilémov do Generelu LAPV vznášejí všechny dotčené obce (Rokytnice n.J., Paseky n.J., Harrachov, Kořenov) námitky od doby zahájení jeho projednávání. Realizace vodní nádrže Vilémov by výrazně negativně zasáhla do běžného života jmenovaných obcí, vyžadovala by výstavbu dalších rozsáhlých liniových staveb (přeložky silniční sítě včetně komunikace I/14, přeložky inženýrských sítí, atd.) a zejména by významně ovlivnila klimatické poměry v celé lokalitě. Plochy územní rezervy pro vodní nádrž Vilémov se téměř v celém svém rozsahu nacházejí na území Krkonošského národního parku. Vzhledem k nedávno uzavřené dohodě mezi MŽP a MZE o nezařazení lokality Vilémov do Generelu LAPV žádáme o vyjmutí této územní rezervy i ze ZUR Libereckého kraje.

**Rozhodnutí o námitce:** Námitce se vyhovuje.

### **Odůvodnění rozhodnutí:**

V ZÚR LK je navržena územní rezerva pro lokalitu vhodnou pro akumulaci povrchových vod (LAPV). Tato lokalita byla jednou z mnoha sledovaných lokalit ve směrném vodohospodářském plánu č. 34 z roku 1988. Při zpracování Generelu území chráněných pro akumulaci povrchových vod (2010) byla na území Libereckého kraje sledována pouze lokalita Vilémov. Dopisem Ministerstva zemědělství č.j. 6630/2010-15100 ze dne 4.3.2010 byla tato skutečnost potvrzena. Jednalo se o sdělení v rámci pracovní verze Generelu území chráněných pro akumulaci povrchových vod (2010).

Lokalita Vilémov byla i nadále předmětem jednání Ministerstva zemědělství a Ministerstva životního prostředí. Dopisem č.j. 155303/2011-MZE-15120 ze dne 29.8.2011 bylo Libereckému kraji sděleno, že lokalita Vilémov nebude zařazena do Generelu LAPV. Odůvodněno je to tím, „že umístění lokality je téměř ze 100% v Krkonošském národním parku. V textu Generelu LAPV bude konstatováno, že zajištění dostatečné územní ochrany v celé ploše lokality Vilémov je zabezpečeno prostřednictvím zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, ve znění pozdějších předpisů (základní ochranné podmínky zvláště chráněných území v kategorii národní park)“.

Dotčený orgán Ministerstvo zemědělství uplatnilo stanovisko, ve kterém souhlasí s vypuštěním územní rezervy pro LAPV Vilémov.

Souhlas s vyjmutím územní rezervy pro LAPV Vilémov uplatila ve svém stanovisku k námitce města Rokytnice nad Jizerou i Správa KRNPAP.

**Námitka č. 92:****Podal:** Město Osečná**Č.j.** KULK 68570/2011**Námitka:**

Na základě oznámení o veřejném projednání návrhu Zásad územního rozvoje Libereckého kraje uplatňuje Město Osečná tyto námitky:

1. Obchvat směřující od Stráže pod Ralskem na Český Dub s odbočkou na Ralsko požadujeme posunout směrem od obce, a to min. do blízkosti pásma velmi vysokého napětí a to z těchto důvodů:
  - v případě neposunutí by se nemohla obec do budoucna již rozvíjet (rozšiřovat)
  - negativní vliv dopravy v blízkosti zástavby
  - v případě otevření těžby uranu by veškeré negativní jevy z dopravy (hluk a prach) byly v těsné blízkosti zástavby města
2. Jelikož z navržené koncepce dopravního řešení vyplývá, že územím města Osečná bude procházet dopravní osa spojující Liberec – Ralsko (Středočeský kraj) a Stráž pod Ralskem – Hodkovice nad Mohelkou (dopravní napojení na dálnici), požaduje město Osečná, aby byl tento koridor územně vyspecifikován v blízkosti města Osečná tak, aby bylo možné dopravu odklonit co nejvíce od zastavěných území obce.
  - v případě neposunutí by se nemohla obec do budoucna již rozvíjet (rozšiřovat)
  - negativní vliv dopravy v blízkosti zástavby
  - v případě otevření těžby uranu by veškeré negativní jevy z dopravy (hluk a prach) byly v těsné blízkosti zástavby města

**Rozhodnutí o námitce:** Námitce se částečně vyhovuje.

**Odůvodnění rozhodnutí:**

Město Osečná požaduje obchvat města pro směr Stráž pod Ralskem – Český Dub posunout směrem od obce.

Zásady územního rozvoje Libereckého kraje (dále jen ZÚR LK) nenavrhují obchvat města Osečná na silnici II/278 tedy pro směr Stráž pod Ralskem – Český Dub.

Obecně nejsou přeložky silnic II. třídy typu obchvat obce, které zasahují území pouze 1 obce, předmětem ZÚR LK. Do ZÚR LK byly zařazeny pouze takové koridory zasahující území jedné obce, které dotčený orgán (Krajský úřad Libereckého kraje, odbor dopravy) požadoval do ZÚR LK zapracovat, protože mají z jeho pohledu nadmístní význam. Hledání řešení tohoto obchvatu v souladu s požadavky obce je tedy plně ponecháno na obci v rámci zpracování jejího územního plánu.

Dále město Osečná požaduje vyspecifikovat koridor v dopravní ose Liberec – Ralsko (Středočeský kraj) a Stráž pod Ralskem – Hodkovice nad Mohelkou (dopravní napojení na dálnici) tak aby bylo možné dopravu odklonit co nejvíce od zastavěných území obce. V dopravní ose Liberec – Ralsko jsou na území města Osečná v ZÚR LK navrženy dva koridory: D17A silnice II/272, úsek Osečná – Ralsko (Kuřivody) a D16 silnice II/272, úsek Liberec – Osečná. Koridorem se rozumí plocha vymezená pro umístění dopravní a technické infrastruktury.

V úvodu kapitoly D je uvedeno „Šířky koridorů se lokálně zvyšují v přímé souvislosti s mírou současné nejasnosti polohy trasy dopravní nebo technické infrastruktury uvnitř koridorů“.

Koridor D16 je v ZÚR LK navržen pro prověření změn jejich využití územní studií, v rámci které bude vyhledáno podrobnější řešení. Je zde tedy vysoká míra nejasnosti vedení koridoru z čehož vyplývá i větší šířka koridoru, nikoli to, že koridor povede v těsné blízkosti zástavby.

Koridor D17A v podstatě nezasahuje zastavěné území centrální části města Osečná, v případě části města Zábrdí a Vlachové je koridor veden po stávající silnici III. třídy. Oba koridory budou zpřesněny v rámci územního plánu, kde budou zohledněny místní podmínky a předpokládaný rozvoj.

V obou případech je koridor navržen a specifikován tak, aby umožnil vedení komunikace mimo zastavěné území.

V dopravní ose Stráž pod Ralskem – Hodkovice nad Mohelkou nenavrhují ZÚR LK žádný koridor.

**Námitka č. 94**

**Podal:** Zástupce veřejnosti, XXXX (Rovensko pod Troskami)

**Č.j.** KULK 68531/2011

**Rozhodnutí o námitce:** 1. Námitce se částečně vyhovuje v bodech 1, 9.

2. V ostatních bodech se námitce nevyhovuje.

**Odůvodnění rozhodnutí:**

**Námitka č. 94, bod. 1:**

1. Nesouhlasíme s návrhem územní rezervy pro výstavbu rychlostní silnice R35 v tzv. severní variantě přes město Turnov. Nesouhlasíme s tvrzením, že „*Koncepce rozvoje silniční sítě v Libereckém kraji je v souladu s PÚR ČR založena na realizaci kvalitního připojení na evropské koridory, které vyřeší dostavba rychlostní silnice R35 směrem na Moravu (Turnov – Jičín – Hradec Králové – Olomouc*“.

**Odůvodnění:** PÚR ČR v úseku Turnov – Jičín vůbec nepočítá s výstavbou rychlostní silnice, ale označila tuto stavbu jako „*kapacitní silnici S5*“ a v souvislosti s touto stavbou uložila úkol Ministerstvu dopravy, Ministerstvu pro místní rozvoj a Ministerstvu životního prostředí ve spolupráci s dotčenými kraji na základě územní studie vybrat v oblasti Mnichovo Hradiště – Rádelský Mlýn – Úlibice koridor pro tuto kapacitní silnici S5. Z hlediska naplňování PUR tedy pro Liberecký kraj nevyplyvá požadavek na vyhledávání koridoru pro realizaci rychlostní silnice R35, neboť toto je úkolem výše uvedených ministerstev.

V současné době neexistuje žádná územní studie, která by byla pro výběr koridoru kapacitní silnice S5 zpracována tak, jak požaduje PUR ČR. Studie účelnosti a proveditelnosti variant silnice R35 zpracovaná firmou Valbek není územní studií uváděnou v PUR. Výše uvedená ministerstva dosud žádný koridor pro silnici R35 nevybrala ani se nekonala žádná příslušná jednání v této věci s dotčenými kraji. V současné době tedy vůbec nelze provádět výběr koridoru kapacitní silnice S5 ani R35, protože k tomu nejsou potřebné podklady.

Sčítání dopravy na silnicích ČR provedené ŘSD v roce 2010 nepotvrdilo prognózy o tom, že se na silnici I/35 v úseku Turnov – Jičín bude rok od roku zvyšovat dopravní zatížení, a že je tedy nezbytné v tomto úseku vybudovat rychlostní silnici R35. Z porovnání výsledků sčítání dopravy s předchozími lety jednoznačně vyplývá, že dochází k postupnému poklesu dopravního zatížení silnice I/35, kdy výrazný pokles zaznamenal i úsek Turnov – Radvánovice, který byl vždy považován za nejvíce zatížený úsek na této trase. Ve srovnání s rokem 2005 projíždělo v roce 2010 mezi Turnovem a Radvánovicemi denně o 1 474

vozidel méně. Provoz na silnici I/35 mezi Turnovem a Jičínem představuje pouze poloviční naplnění kapacity silnice I. třídy a není důvod uvažovat o tom, aby zde byly miliardové investice do výstavby rychlostní komunikace R35. Samotvé ŘSD konstatuje, že dopravní intenzity v České republice od roku 2005 stagnují. Navíc ze sčítání dopravy vyplývá, že hlavní dopravní zátěž, a to i na silnici I/35 představují osobní automobily, nikoliv nákladní vozidla. Je tedy nutné se zamyslet nad tím, zda hojně využívání osobních automobilů k přepravě osob není důsledkem absence kvalitní hromadné meziměstské a městské dopravy, což je také jedním z hlavních problémů města Turnov. Je totiž velmi zajímavé, že na silnici I/35 po mostě přes Jizeru v roce 2010 projelo 17 742 vozidel denně, ale z Turnova do Karlovic dále pokračovalo pouze 7 218 vozidel. Největší dopravní zatížení pro Turnov tedy nepředstavuje doprava směrem na Hradec Králové, ale doprava ve směru Turnov - Praha a Turnov – Liberec a již zmiňovaná absence městské hromadné dopravy.

Ministerstvo dopravy zpracovalo tzv. Superkoncept dopravy, kde silnice R35 v úseku Turnov – Ktová vůbec není zařazena mezi stavby, na kterých by měl stát zájem a je mezi stavbami, se kterými se minimálně do roku 2025 vůbec nepočítá. S odkazem na současnou koncepci dopravy v České republice není prokázán státní zájem na vybudování silnice R35 v úseku Turnov – Ktová, tj. v severní variantě.

Pro přehlednost byl první bod námítky rozdělen na několik oddílů:

**Bod 1 oddíl A)**

**Odůvodnění:** PÚR ČR v úseku Turnov – Jičín vůbec nepočítá s výstavbou rychlostní silnice, ale označila tuto stavbu jako „kapacitní silnici S5“ a v souvislosti s touto stavbou uložila úkol Ministerstvu dopravy, Ministerstvu pro místní rozvoj a Ministerstvu životního prostředí ve spolupráci s dotčenými kraji na základě územní studie vybrat v oblasti Mnichovo Hradiště – Rádelský Mlýn – Ulubice koridor pro tuto kapacitní silnici S5. Z hlediska naplňování PUR tedy pro Liberecký kraj nevyplývá požadavek na vyhledávání koridoru pro realizaci rychlostní silnice R35, neboť toto je úkolem výše uvedených ministerstev.

V současné době neexistuje žádná územní studie, která by byla pro výběr koridoru kapacitní silnice S5 zpracována tak, jak požaduje PUR ČR. Studie účelnosti a proveditelnosti variant silnice R35 zpracovaná firmou Valbek není územní studií uváděnou v PUR. Výše uvedená ministerstva dosud žádný koridor pro silnici R35 nevybrala ani se nekonala žádná příslušná jednání v této věci s dotčenými kraji. V současné době tedy vůbec nelze provádět výběr koridoru kapacitní silnice S5 ani R35, protože k tomu nejsou potřebné podklady.

#### **Vypořádání pořizovatele k bodu 1 oddílu A):**

V Politice územního rozvoje ČR 2008 (dále jen PÚR 2008) je v článku 114 formulován úkol pro ministerstva a jiné ústřední správní úřady v tomto znění: „Územní studií, která zohlední požadavky udržitelného rozvoje území, provést výběr koridoru kapacitní silnice s ohledem na území CHKO Český ráj a lokality soustavy Natura 2000 a stanovit požadované podmínky jeho územní ochrany.“ Jako zodpovědné orgány ke splnění tohoto úkolu jsou určeny Ministerstvo pro místní rozvoj v součinnosti s Ministerstvem dopravy, Ministerstvem životního prostředí a dotčenými kraji. Je tedy zřejmé, že předmětem dotčené studie není vyhledání, ale výběr koridoru z již existujících variant.

PÚR ČR 2008 v čl. (80) v úkolech pro územního plánování ukládá v bodě a) krajům v zásadách územního rozvoje upřesnit vymezení ploch a koridorů dopravní infrastruktury, při respektování důvodů vymezení a kritérií a podmínek pro rozhodování. V úkolu pro územní plánování b) dále ukládá příslušným krajům a obcím zajistit územní ochranu vymezených koridorů a ploch, případně územní rezervou. Vzhledem k závaznosti PÚR ČR pro pořizování a vydávání zásad územního rozvoje (§31, odst. 4 stavebního zákona) je naopak zřejmé, že koridor kapacitní silnice S5 musel být v ZÚR LK řešen.

Pořizovatel souhlasí s tvrzením, že územní studie uložená v PÚR ČR není (i přes termín dokončení v roce 2010) zpracována a nekonala se žádná další jednání vyplývající z úkolu uloženého PÚR ČR pro ministerstva a příslušné kraje. O sdělení aktuálního stavu pořizování pořizovatel požádal Ministerstvo pro místní rozvoj (dále jen MMR). Písemná odpověď byla sdělena dopisem č. 25809/11-81/531 ze dne 24.8.2011, kde je uvedeno, že studii zpracovává firma Atelier T-plan s.r.o. a termín pro zpracování studie je prosinec 2011. To, že územní studie není dosud zpracovávána, nezprošťuje pořizovatele ani projektanta ZÚR LK povinnosti respektovat PÚR ČR a tedy výše zmíněné úkoly pro územní plánování v čl. 89 PÚR ČR. Stejně tak není možné, aby zdržení splnění úkolu z PÚR ČR uložený MMR mělo za následek nesplnění povinností Libereckého kraje dané stavebním zákonem vydat zásady územního rozvoje do konce roku 2011.

Z těchto důvodů předložil pořizovatel ZÚR LK k veřejnému projednání dokumentaci, která obsahovala všechny známé varianty vedení silnice S5, vymezené v dostatečně širokých koridorech územních rezerv tak, aby ochránil předmětná území, jak mu ukládá PÚR 2008 i stavební zákon. Studie proveditelnosti a účelnosti silnice R35 zpracovaná společností Valbek byla použita jako podklad na základě dohody s dotčenými orgánem Ministerstvem životního prostředí. Odmítáme tedy tvrzení, že k vymezení koridorů územní rezervy pro kapacitní silnici S5 neexistovaly podklady, a že KÚ LK nemohl tyto koridory v Návrhu ZÚR LK vymezit.

Pořizovatel akceptuje, že se v projednávané dokumentaci objevila chyba, když v některých pasážích dokumentace byl záměr označen jako koridor územní rezervy pro rychlostní silnici R35, nikoli kapacitní silnici S5. Správné označení silnice S5 bylo upraveno v klíčových pasážích (kap. Návrhu D1 Zásady koncepce rozvoje dopravní infrastruktury), chybné se objevovalo v souvisejících kapitolách (např. Vymezení rozvojových oblastí). Námitce se v této části vyhovuje a v celé dokumentaci bude označení záměru opraveno. Chyba vznikla dlouhým procesem vyjednávání, kdy ještě v Politice územního rozvoje ČR 2006 byl předmětný záměr zanesen jako silnice rychlostní, avšak pokračující jednání mezi jednotlivými dotčenými orgány vyústila ve formulování otevřenějšího vymezení záměru jako silnice kapacitní s tím, že bude dále prověřována adekvátnost budoucí kategorie silnice. Z PÚR 2008 čl. 78 vyplývá, že u rozvojových záměrů týkajících se nových kapacitních silnic budou parametry teprve stanoveny.



**Bod 1 oddíl B)**

Sčítání dopravy na silnicích ČR provedené ŘSD v roce 2010 nepotvrdilo prognózy o tom, že se na silnici I/35 v úseku Turnov – Jičín bude rok od roku zvyšovat dopravní zatížení, a že je tedy nezbytné v tomto úseku vybudovat rychlostní silnici R35. Z porovnání výsledků sčítání dopravy s předchozími lety jednoznačně vyplývá, že dochází k postupnému poklesu dopravního zatížení silnice I/35, kdy výrazný pokles zaznamenal i úsek Turnov – Radvánovice, který byl vždy považován za nejvíce zatížený úsek na této trase. Ve srovnání s rokem 2005 projíždělo v roce 2010 mezi Turnovem a Radvánovicemi denně o 1 474

vozidel méně. Provoz na silnici I/35 mezi Turnovem a Jičínem představuje pouze poloviční naplnění kapacity silnice I. třídy a není důvod uvažovat o tom, aby zde byly miliardové investice do výstavby rychlostní komunikace R35. Samo ŘSD konstatuje, že dopravní intenzity v České republice od roku 2005 stagnují. Navíc ze sčítání dopravy vyplývá, že hlavní dopravní zátěž, a to i na silnici I/35 představují osobní automobily, nikoliv nákladní vozidla. Je tedy nutné se zamyslet nad tím, zda hojné využívání osobních automobilů k přepravě osob není důsledkem absence kvalitní hromadné meziměstské a městské dopravy, což je také jedním z hlavních problémů města Turnov. Je totiž velmi zajímavé, že na silnici I/35 po mostě přes Jizeru v roce 2010 projelo 17 742 vozidel denně, ale z Turnova do Karlovic dále pokračovalo pouze 7 218 vozidel. Největší dopravní zatížení pro Turnov tedy nepředstavuje doprava směrem na Hradec Králové, ale doprava ve směru Turnov - Praha a Turnov – Liberec a již zmiňovaná absence městské hromadné dopravy.

**Vypořádání pořizovatele k bodu 1 oddílu B):**

Z pozice pořizovatele krajské územně plánovací dokumentace (dále jen ÚPD) je nutné zamítnout veškeré námitky, které zpochybňují samotnou potřebu a smysl vymezení koridoru kapacitní silnice na úseku (Mnichovo Hradiště – Rádelský Mlýn) – Úlibice. Zvažování těchto otázek v žádném případě nemohlo být předmětem procesu pořízení ZÚR LK, neboť jak je uvedeno výše, vymezení daný koridor byl jednoznačně stanovený úkol daný PÚR 2008. Dle § 31 odst. 4 stavebního zákona je PÚR závazná pro pořizování a vydávání zásad územního rozvoje, územních plánů, regulačních plánů a pro rozhodování v území. Z toho důvodu pořizovatel řešil v předmětném území vymezení koridoru územní rezervy pro kapacitní silnici S5, a to ve dvou variantách na území LK při zohlednění varianty třetí nacházející se na území Středočeského kraje. Pořizovateli nejsou známy výsledky sčítání dopravy, z kterých by vyplývalo, že při vymezení koridoru v rámci určeného území jinak, než kde byly vymezeny varianty severní a superseverní, by se dosáhlo potenciálních větších čísel provozu vozidel. Ani podatelka námítky žádné takové argumenty nedoložila. Pořizovatel se naopak opírá o stanovisko příslušného dotčeného orgánu, Ministerstva dopravy, které se vyjádřilo k otázce využití jednotlivých variant takto:

„MD jednoznačně považuje z předkládaných variant studie proveditelnosti a účelnosti silnice R35 (Valbek, 2009) za nejvhodnější z hlediska směrového vedení a ekonomické náročnosti severní variantu vymezenou v PÚR ČR z roku 2008 jako kapacitní silnici S5.

Při intenci výsledků celostátního sčítání dopravy 2010 si nejsme jisti, jestli se jedná o stagnaci způsobenou ekonomickou situací, nebo jestli se jedná o dlouhodobý trend. Proto nyní nevyvozujeme z těchto výsledků žádné koncepční závěry. Na relativně nižší intenzity dopravy v tomto úseku dlouhodobě upozorňujeme.“

Zde je tedy nutné znovu zopakovat, že termín „rychlostní silnice“ byl v projednávané podobě dokumentace v některých pasážích pouze omylem ponechán a bude opraven na silnici kapacitní. K tomu je dále třeba doplnit další důležitou skutečnost, a to, že koridor silnice S5 je územní rezervou. Smysl územní rezervy je území chránit a umožnit prověření otázky, zda je vhodné v daném území předmětný záměr realizovat. Na základě vymezené územní rezervy nelze vydávat územní rozhodnutí a tudíž není možná jakákoli aktuální realizace dané stavby. Návrhový koridor se z koridoru územní rezervy může stát pouze procesem aktualizace ZÚR LK, který prakticky odpovídá procesu pořízení nových ZÚR LK a veřejnost bude mít možnost vznášet znovu námitky. Včetně námitek na aktuální provoz automobilů v místě, které by byly při umístění návrhového koridoru silnice s určenou kategorií mnohem více opodstatněné. Jak již bylo citováno, z PÚR 2008 čl. 78 vyplývá, že u rozvojových záměrů týkajících se nových kapacitních silnic budou parametry teprve stanoveny.

**Bod 1 oddíl C)**

Ministerstvo dopravy zpracovalo tzv. Superkoncept dopravy, kde silnice R35 v úseku Turnov – Ktová vůbec není zařazena mezi stavby, na kterých by měl stát zájem a je mezi stavbami, se kterými se minimálně do roku 2025 vůbec nepočítá. S odkazem na současnou koncepci dopravy v České republice není prokázán státní zájem na vybudování silnice R35 v úseku Turnov – Ktová, tj. v severní variantě.

**Vyjádření pořizovatele k bodu 1 oddílu C):**

Zde je nutné opět poukázat na argumentaci výše v oddílu B). Pořizovateli ZÚR LK nepřísluší hodnotit úkoly dané PÚR 2008 z pohledu jejich oprávněnosti. Nad rámec tohoto vyjádření dodáváme, že tzv. Superkoncepce MD se zabývá záměry, které mají být realizovatelné do roku 2025. To ovšem neznamená, že všechny ostatní záměry přestávají být MD sledovány. V kategorizaci dálnic a silnic I. třídy do roku 2040, kterou MD schválilo v roce 2010 je s rychlostní silnicí počítáno. Přestože se realizace do roku 2025 nepředpokládá, je zcela v souladu s principy územního plánování, aby byl pro tento záměr chráněn koridor k dalšímu prověření. Nástroje územního plánování jsou strategického a dlouhodobého charakteru, na realizaci jednotlivých záměrů mohou připravovat území s dlouhodobým předstihem. V případě vypuštění koridoru by mohlo dojít k jeho zastavění. V případě přetrvávající potřeby výstavby nové silnice v budoucnu by dopady na obyvatelstvo žijící v daném koridoru nebo v jeho těsné blízkosti byly mnohem vyšší, než v případě, že tento koridor bude v územně plánovací dokumentaci pro tuto stavbu chráněn.

**Námitka č. 94, bod. 2:**

2. U ROB3 Rozvojová oblast Turnov je pod bodem b) uvedeno, že „*Limitem využití území bude zejména ochrana zemědělského půdního fondu a sousedství specifických oblastí SOB7 Český ráj jih a SOB8 Český ráj sever se zvláštní ochranou přírody a krajiny (CHKO Český ráj)*“. S tímto staveným limitem rozvoje rozvojové oblasti ROB3 Turnov je v rozporu návrh severního koridoru silnice R35.

**Odůvodnění:** Severní koridor rychlostní silnice R35 od sebe odděluje specifické oblasti Český ráj sever a Český ráj jih, narušuje jejich vzájemné vazby a veškerými negativními dopady z realizace stavby silnice R35 i vlastního provozu této komunikace představuje velké riziko postupného zániku této jedinečné oblasti zařazené mezi geoparky UNESCO.

**Vypořádání pořizovatele k bodu 2:**

ROB3 je součástí zásady Z2, která říká „Ve vymezených rozvojových oblastech nadmístního významu podporovat rozvoj hospodářských a sociálních aktivit pro zajištění vyváženého využívání potenciálu kraje ve všech jeho částech.“ V konkrétních rozvojových oblastech, v kritériích a podmínkách pro rozhodování je vyzdvíženo, co nejvíce bude rozvoj hospodářských a sociálních aktivit regulovat. Stejně jako v případě plánování jiných rozvojových záměrů, bude nutno i při plánování kapacitní silnice zvažovat veřejné zájmy a různé limity využití území, vybrat nejvhodnější řešení a navrhnout vhodná technická a kompenzační opatření.

ZÚR LK vymezují koridor územní rezervy, tj. koridor s cílem prověřit možnosti budoucího využití, jehož dosavadní využití nesmí být měněno způsobem, který by znemožnil, nebo podstatně ztížil prověřované budoucí využití. Územní rezerva sama o sobě není rámcem pro budoucí povolení záměru.

Podatelka námítky uvádí, že koridor silnice R35 od sebe odděluje specifické oblasti Český ráj sever a Český ráj jih, narušuje jejich vzájemné vazby a představuje velké riziko postupného zániku této jedinečné oblasti zařazené mezi Geopark UNESCO. V této souvislosti je nutno uvést, že zmíněné specifické oblasti od sebe odděluje již samotné město Turnov a stávající silnice I/35. Tento fakt byl mimo jiné jedním z důvodů, proč byly vymezeny dvě specifické oblasti tedy SOB7 Český ráj – jih a SOB8 Český ráj – sever.

Z charty evropských Geoparků mimo jiné vyplývá, že „*Evropský geopark je území, které zahrnuje zvláštní geologické dědictví a přijalo strategii udržitelného rozvoje území, podporovanou Evropským rozvojovým programem. Musí mít jasně definované hranice a dostatečně velké území pro odpovídající ekonomický rozvoj. Evropský Geopark musí zahrnovat určitý počet geologických lokalit zvláštního významu z hlediska jejich vědecké kvality, ojedinělosti, estetické přitažlivosti a výchovné hodnoty. Většina lokalit nacházejících se na území Evropského Geoparku musí být součástí geologického dědictví, ale lokality mohou být rovněž zajímavé z hlediska archeologie, ekologické historie nebo kultury.*“ Navržený koridor se vyhýbá geologicky hodnotným lokalitám. Tyto lokality jsou zahrnuty mezi význačné a unikátní krajinné typy v zásadě Z66. Geopark není limitem území a nevyplývají z něj žádná konkrétní omezení.

Na závěr dodáváme, že jsme si vědomi rizik, která by potenciální realizace silnice mohla představovat pro komplex veřejných zájmů vyplývajících ze zákona o ochraně přírody krajiny, ochrany zemědělského půdního fondu aj. Nelze zastírat, že k takovým střetům při plánování velkých dopravních staveb dochází. Jak ale vyplývá i z judikatury Nejvyššího správního soudu, žádný veřejný zájem nelze v území

absolutizovat. Vždy je třeba konkrétně vyvažovat jednotlivé dotčené zájmy. Při vymezení koridoru územní rezervy pro ochranu území a prověření vhodnosti umístění kapacitní silnice, které navíc vyplývá z celorepublikových zájmů zakotvených v PÚR ČR, pořizovatel vyhodnotil střet dotčených veřejných zájmů tak, že zájmy potenciálně ohrožené nedosahují v závažnosti zájmů, jenž budou vymezením koridoru naplněny.

### **Námítka č. 94, bod. 3:**

3. U ROB3 Rozvojová oblast Turnov je pod bodem e) vymezen úkol pro územní plánování, a to mj. „*Upřednostňovat intenzifikaci využití zastavěných území před zástavbou volných ploch a tak minimalizovat nároky na rozsah nových zastavitelných ploch na úroveň nezbytných potřeb*“. S tímto úkolem je v rozporu návrh severního koridoru silnice R35.

**Odůvodnění:** Pokud je na straně jedné kladen důraz na to, aby se výstavba v obcích co nejméně rozšiřovala na volné plochy a tak se minimalizovaly nároky na rozsah nových zastavitelných ploch, tak nelze na straně druhé na území obcí v ROB3 Turnov navrhovat koridor rychlostní silnice R35, který představuje největší zábor volných ploch v celé této rozvojové oblasti. Jedná se, co do plošné rozlohy, o návrh největší stavby v historii území rozvojové oblasti Turnov. Je nemyslitelné omezovat vznik nových ploch určených k výstavbě, kterou v nejvyšší míře představuje zástavba obytnými objekty, a přitom ve stejném území povolit výstavbu rychlostní komunikace.

### **Vypořádání pořizovatele k bodu 3:**

Úkoly pro územní plánování je nutno číst (chápat) komplexně. Úkol e) se vztahuje k rozvoji obcí, zatímco kapacitní silnice S5, resp. rozvoj dopravní sítě dálnic a silnic I. třídy je republikového významu. Proto je uveden samostatný úkol pro územní plánování b) upřesnit, chránit a řešit územní souvislosti koridorů pro trasování významných dopravních silničních a železničních cest republikového významu.

Zde je nutné poukázat na argumentaci v posledním odstavci vypořádání předchozího bodu. Ani veřejný zájem vyplývající z ochrany zemědělského půdního fondu nelze při územně plánovacích procesech absolutizovat. Při vyvažování jednotlivých zájmů tak můžeme ve vztahu k ochraně zemědělského půdního fondu zcela přirozeně dojít k odlišným závěrům, pokud řešíme střet s republikovým zájmem na rozvoji dopravní infrastruktury a zájmem individuálních stavebníků uspokojujících svojí potřebu bydlení. Navíc je třeba opět připomenout, že potenciální zábor ZPF je v dané chvíli více než složité odhadnout. Koridor je vymezen jako územní rezerva pro kapacitní silnici, u níž dosud není rozhodnuto o její kategorii.

### **Námítka č. 94, bod. 4:**

4. Návrh ZÚR LK trpí vážnými logickými rozpory, neboť do rozvojových oblastí, u kterých se předpokládá průmyslový rozvoj, který s sebou nese i zvýšené zatížení dopravní sítě (přeprava materiálů, výrobků i pracovních sil) nenavrhují nové kapacitní např. rychlostní silnice a naopak do oblastí, kde se nepředpokládá jakýkoliv průmyslový rozvoj, neboť jejich hlavním současným i výhledovým cílem je zachování přírodních a krajinných hodnot, navrhuje severní koridor rychlostní silnice R35.

**Odůvodnění:** U ROB2 Rozvojová oblast Česká Lípa – Nový Bor je jako úkol pro územní plánování staveno pod písm. d) „*Vytvářet územní podmínky pro vstup strategických investorů a rozvoj nových ekonomických aktivit v rámci restrukturalizace výrobního potenciálu po zániku tradičních odvětví*“, „*Prověřit kapacitní rezervy existujících zainvestovaných lokalit na území České Lípy a vyhodnotit možnosti jejich rozšíření*“, „*Připravovat územní podmínky pro rozvoj ekonomických aktivit v lokalitě Nový Bor západ*“ a „*Podporovat revitalizaci tradičních průmyslových odvětví (sklářství)*“. V této rozvojové ose ROB2 se, jak výše citováno, předpokládá průmyslový rozvoj, který s sebou mj. přináší i zvýšené nároky na přepravní kapacity a je tedy namístě řešit výhledové zatížení silniční sítě. Navíc je tato oblast již v současné době úzce spjata s Mladoboleslavskou oblastí a pracovními příležitostmi v automobilovém průmyslu. I přes tyto skutečnosti není do této, průmyslově rozvíjející se oblasti navrženo žádné nové silniční spojení silnicí vyššího řádu např. silnicí rychlostní, ale je naopak v části odůvodnění ZÚR LK vyzdvihováno výhodné současné napojení oblasti na silnice I. tříd, což je naprosto opačný a nelogický přístup než jaký byl zvolen ve vztahu k ROB3 Rozvojová oblast Turnov. Přestože je ROB3 Turnov hodnocena jako oblast s dobrou dopravní dostupností a navíc je, na rozdíl od ROB2 Česká Lípa – Nový Bor, napojena na všechna významná okolní centra nejen silnicemi I. třídy, ale i rychlostní silnicí R10 a nepředpokládá se v ní průmyslový rozvoj, na rozdíl od ROB2 Česká Lípa, tak je přesto do této oblasti navrhován severní koridor rychlostní silnice R35.

**Vypořádání pořizovatele k bodu 4:**

Podatelka námítky uvádí, že ZÚR LK navrhuje koridor rychlostní silnice R35 do oblasti, kde se nepředpokládá jakýkoli průmyslový rozvoj.

A naopak nenavrhuje nové kapacitní např. rychlostní silnice do oblastí, u kterých se předpokládá průmyslový rozvoj a jako příklad uvádí rozvojovou oblast ROB2 Česká Lípa – Nový Bor.

Opět je na začátek vypořádání nutné upozornit na argumentaci uvedenou v bodě 1, oddílu B). Pořizovateli ZÚR LK nepřísluší hodnotit úkoly dané PÚR 2008 z pohledu jejich oprávněnosti. Nicméně považujeme za vhodné navíc upozornit na některé souvislosti:

Dopravní koridory pro silnice I. třídy (včetně rychlostní silnice) jsou zákonem č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích v platném znění, určeny pro dálkovou a mezistátní dopravu. Účelem silnic I. třídy není tedy obsluha rozvojové oblasti s předpokládaným průmyslovým rozvojem. Stejně tak jsou tyto komunikace důležité nejen pro nákladní, ale i pro osobní dopravu. Je žádoucí, aby rozvojové oblasti byly přímo napojeny na silnice této kategorie. Toto je splněno jak u rozvojové oblasti ROB2 Česká Lípa – Nový Bor, tak u Rozvojové oblasti ROB3 Turnov. Zkvalitnění sítě silnic I. třídy se týká také rozvojové oblasti ROB2 Česká Lípa – Nový Bor a to následujícími záměry:

- koridor D03 silnice I/13, úsek Svor – Nový Bor – Manušice (silnice I/9) hranice LK, který dále pokračuje do Ústeckého kraje (resp. ZÚR Ústeckého kraje), který zpřesňuje koridor kapacitní silnice S11 vymezený v Politice územního rozvoje ČR (2008) D8 – Děčín – Česká Lípa – Svor – Liberec – R35. Důvodem vymezení je v PÚR ČR 2008 „Převedení zvýšeného dopravního zatížení mezi Ústeckým krajem a Libereckým krajem, a to také ve vztahu k příčným spojením se svobodným státem Sasko“.
- koridor D05B, D50 – silnice I/9, úsek Jestřebí – Zahrádky – Sosnová – Česká Lípa
- MÚK Manušice. Důvodem vymezení tohoto koridoru je mimojiné zlepšení dopravních vazeb v rámci rozvojové oblasti ROB2 Česká Lípa – Nový Bor.

ZÚR LK řeší koridor územní rezervy pro kapacitní silnici S5, jejíž vymezení vyplývá z PÚR ČR 2008. Důvodem vymezení vyplývající z PÚR ČR je zkvalitnění silničního spojení Hradec Králové – Liberec. Není účelem této komunikace pouze obsluha rozvojové oblasti Turnov nebo jejího blízkého okolí, jak se domnívá podatelka námítky.

**Námítka č. 94, bod. 5:**

**5.** U rozvojové osy ROS2 Turnov – hranice kraje - Jičín – Hradec Králové je jako kritérium a podmínka pro rozhodování o změnách v území pod písm. b) uvedeno „*Zohlednit požadavky udržitelného rozvoje území v kontaktu rozvojových aktivit s narůstajícím objemem dopravy na rozvojové ose ROS2 se specifickými oblastmi SOB7 Český ráj jih a SOB8 Český ráj sever se zvláštní ochranou přírody*“. Severní koridor silnice R35 je v rozporu s výše citovaným kritériem uvedeným pod písm. b). Tvrzení o narůstajícím objemu dopravy na rozvojové ose ROS2 není pravdivé.

**Odůvodnění:** Severní koridor rychlostní silnice R35 nezohledňuje požadavky udržitelného rozvoje území v kontaktu rozvojové osy ROS2 ve vztahu k specifické oblasti SOB7 Český ráj jih a SOB8 Český ráj sever se zvláštní ochranou přírody, protože tento koridor od sebe odděluje specifické oblasti Český ráj sever a Český ráj, narušuje jejich vzájemné vazby a veškerými negativními dopady z realizace stavby silnice R35 i vlastního provozu této komunikace představuje velké riziko postupného zániku této jedinečné oblasti zařazené mezi geoparky UNESCO.

Nejvýznamnější silnicí na rozvojové ose ROS2 je silnice I/35. Sčítání dopravy na silnicích ČR provedené ŘSD v roce 2010 nepotvrdilo prognózy o tom, že se na silnici I/35 v úseku Turnov – Jičín bude rok od roku zvyšovat dopravní zatížení, a že je tedy nezbytné v tomto úseku vybudovat rychlostní silnici R35. Z porovnání výsledků sčítání dopravy s předchozími lety jednoznačně vyplývá, že dochází k postupnému poklesu dopravního zatížení silnice I/35, kdy výrazný pokles zaznamenal i úsek Turnov – Radvánovice, který byl vždy považován za nejvíce zatížený úsek na této trase. Ve srovnání s rokem 2005 projíždělo v roce 2010 mezi Turnovem a Radvánovicemi denně o 1 474 vozidel méně. Na silnici I/35 z obce Ktová pokračuje dále směrem na Jičín pouhých 6 323 vozidel denně. Provoz na silnici I/35 mezi Turnovem a Jičínem představuje pouze poloviční naplnění kapacity silnice I. třídy a není důvod uvažovat o tom, aby zde byly miliardové investice do výstavby rychlostní komunikace R35. Samotvé ŘSD konstatuje, že dopravní intenzity v České republice od roku 2005 stagnují. Z výše uvedeného vyplývá, že současná silniční síť zajišťující funkčnost ROS2 je zcela dostačující a její kapacita zdaleka není naplněna viz příklad silnice I/35.

**Vypořádání pořizovatele k bodu 5:**

Narůstající objem dopravy na rozvojové osy nelze ztotožňovat s provozem pouze na silnici I/35. V ČR objem automobilové dopravy dlouhodobě stoupá, na rozvojové ose, která je sevřena mezi dvěma specifickými oblastmi vymezenými svými přírodními hodnotami, je třeba tuto skutečnost v územně plánovacích procesech sledovat a řešit. Uvedená formulace tedy nesouvisí pouze se silnicí I/35, popř. koridorem územní rezervy silnice S5. Jde o všeobecnou podmínku při územní správě území, kdy je třeba tlak automobilové dopravy na cenné přírodní oblasti řešit. Může jít třeba o koncepční řešení záchytných parkovišť v turistických obslužných centrech, řešení spojení rozvojové osy a specifické oblasti tak, aby do specifické oblasti nepřiváděla zvýšené množství individuální automobilové dopravy apod.

Vymezení koridoru územní rezervy silnice S5 s touto všeobecnou podmínkou souvisí jen nepřímo, jejím úkolem není řešit dopravní vazby mezi rozvojovou osou a specifickými oblastmi.

**Námítka č. 94, bod. 6:**

6. Návrh severního koridoru rychlostní silnice R35 je v rozporu s kritériem a podmínkou pro rozhodování v území uvedenou u ROS ROS2 Turnov – hranice kraje - Jičín – Hradec Králové pod písm. d) „Zohlednit pohledovou exponovanost významných přírodních a kulturních památek“.

**Odůvodnění:** Severní koridor silnice R35 má negativní vliv na krajinný ráz a na krajinné dominanty, který je přímo uváděn i ve Studii proveditelnosti a účelnosti silnice R35 zpracované firmou Valbek, která u severního koridoru přímo uvádí, že „Citlivou otázkou je především vliv na krajinný ráz, a to zvláště z hlediska ovlivnění krajinných dominant využívaných turistickým ruchem“, a že „Z tohoto hlediska je nejméně vhodná varianta K1-S“ (koridor severní). Navržený severní koridor silnice R35 je záměrem, který nenávratně krajinný ráz narušuje a poškozuje, protože vnáší do unikátní dochované krajiny Českého ráje těleso, které mj. nejen svým bariérovým efektem, ale i celkovou rozlohou bude představovat nepřehlédnutelnou negativní dominantu v krajině a tím potlačovat hodnoty dosud dochovaného krajinného rázu této oblasti. Rychlostní komunikace v severním koridoru krajinný ráz narušuje hrubým způsobem, znehodnocuje pohled z dominanty Českého ráje hradu Trosky, zámku Hrubá Skála i ostatních turisticky hojně navštěvovaných míst včetně pohledu z Kozákova.

**Vypořádání pořizovatele k bodu 6:**

Je nutné znovu zopakovat, že není vymezen koridor pro rychlostní silnici, ale pro kapacitní silnici. Bude předmětem dalšího prověřování, jaká kategorie komunikace bude pro dané území vhodná. Kategorie komunikace poté samozřejmě úzce souvisí i s jejím začleněním do krajiny. Závěry Studie Valbek pracující s verzí čtyřpruhové komunikace tak nelze brát absolutně. Nicméně akceptujeme, že dopravní infrastruktura může negativně ovlivnit jak životní prostředí, krajinný ráz, pohledovou exponovanost, tak obyvatelstvo v lokalitě kde je navrhována nová komunikace. Je nutné zvážit všechna hlediska, přínosy i negativa navrhované silnice a hledat takové řešení, které bude mít minimální dopady na své okolí. V této podrobnosti je možno pracovat v rámci územního plánu či na projektové úrovni, nikoli v zásadách územního rozvoje, které v souladu s § 36 odst. 1 stavebního zákona stanoví zejména základní požadavky na účelné a hospodárné uspořádání území kraje, vymezení plochy nebo koridory nadmístního významu a stanoví požadavky na jejich využití.

Kritérium a podmínka pro rozhodování o změnách v území zmiňované v bodě 6 má za úkol zejména minimalizovat negativní dopady rozvojových i jiných aktivit ve vztahu k významným přírodním a kulturním dominantám nacházejícím se v blízkosti rozvojové osy. Nejedná se o kritérium a podmínka pro rozhodování určené k ochraně krajinného rázu.

Zohlednit pohledovou exponovanost přírodních a kulturních památek znamená, že navrhované záměry nemají zastínit tyto památky. Téměř s jistotou lze říci, že při pohledu např. z Hrubé Skály či Trosek koridor územní rezervy kapacitní silnice S5 neomezí výhled na jiné přírodní či kulturní památky.



**Námítka č. 94, bod. 7:**

7. Severní koridor rychlostní silnice R35 je nekonceptním, nadbytečným a duplicitním dopravním záměrem v ROS2 Turnov – hranice kraje - Jičín – Hradec Králové a je zcela nekoordinován z rozvojovými záměry v této rozvojové ose týkajícími se železniční dopravy.

**Odůvodnění:** V úkolech pro územní plánování je pro ROS ROS2 Turnov – hranice kraje - Jičín – Hradec Králové stanoveno „V rámci modernizace úseku Turnov – Rovensko pod Troskami na železniční trati Turnov – Jičín – Hradec Králové sledovat v širších souvislostech Libereckého a Královehradeckého kraje budoucí možnost modernizace celé trati“.

Modernizace železniční trati je v ZÚR LK definována jako elektrifikace a zvýšení rychlosti nad 120 km/hod. Vzhledem k této skutečnosti je tedy zcela nadbytečný návrh severního koridoru rychlostní silnice R35, který by představoval pouze duplicitní, a z hlediska rychlosti a časové ztráty rovnocenné dopravní spojení ve stejném směru. Navíc dle republikových priorit v oblasti dopravy je např. v dokumentu zpracovaném Ministerstvem dopravy Strategie dopravy jako nevyhnutelná součást rozvoje České republiky do roku 2025 (tzv. Superstrategie dopravy) uvedeno, že železniční doprava by měla v systému veřejné dopravy plnit funkci páteře systému (dálková doprava, městská a příměstská doprava a páteřní regionální doprava). Podpora železniční dopravy je obsažena ve všech platných koncepcích a strategiích Ministerstva dopravy. Návrh severního koridoru rychlostní silnice R35 je v rozporu s těmito republikovými prioritami v oblasti dopravy, a to i z hledisek podpory ekologických způsobů dopravy.

**Vypořádání pořizovatele k bodu 7:**

V námitce je opět zpochybňována celková oprávněnost vymezení koridoru, odkazujeme tedy na vyhodnocení pod bodem 1. Pro hlubší vysvětlení souvislostí ovšem dodáváme toto:

Souběh železniční trati se s koridorem kapacitní silnice S5 se automaticky nevylučuje. Vymezení koridoru formou územní rezervy umožní nadále vyhodnocovat potřebnost realizace záměru. Doprava je základním předpokladem funkčnosti rozvojových os. (např. rozvojová osa republikového významu ROS1 Praha – Liberec kde je rychlostní silnice R10 Praha – Turnov a R35 do Liberce a dále do Hrádku nad Nisou a současně je navrhovaná modernizace železniční trati s novými úseky).

Ministerstvo dopravy je příslušné z hlediska koncepce dopravy k dálnicím a silnicím I. třídy. V případě, že vyhodnotí návrh koridoru kapacitní silnice S5 jako nadbytečný, ať z důvodu konkurence železniční dopravy nebo jiného důvodu, bude tato skutečnost jako údaj o území poskytnut do Územně analytických podkladů Libereckého kraje a následně vypuštěn v aktualizaci ZÚR LK.

Za současného stavu poznání ovšem i pořizovatel ZÚR LK považuje za vhodné územní ochranu daného koridoru zajistit, když není v horizontu několika desítek let jisté, jakým směrem se bude vyvíjet stav technologie i zdrojů energie. Samotná dlouhodobá ochrana koridoru v území představuje z pohledu pořizovatele ZÚR LK akceptovatelné omezení ve srovnání s možnými střety vznikajícími v budoucnu v případě, že se ukáže, že posílení silniční sítě je pro dané území nanejvýš vhodné, avšak území na to nebude dostatečně připraveno.

**Námítka č. 94, bod. 8:**

8. Severní koridor rychlostní silnice R35 je v rozporu s úkolem pro územní plánování uvedeným u ROS2 Turnov – hranice kraje - Jičín – Hradec Králové v bodě c), kde je mj. uloženo „minimalizovat negativní vlivy ekonomického rozvoje na přírodní, krajinné a kulturní hodnoty v území regulací rozsahu zastavitelných ploch v území obcí dotčeného vymezením ROS2 se stanovenými pravidly pro jejich využití“.

**Odůvodnění:** Severní koridor silnice R35 vnáší do území obcí dotčeného vymezením ROS2 novou zastavitelnou plochu určenou pro dopravní infrastrukturu, která svoji rozlohou představuje největší stavbu v území dotčených obcí. Navíc severní varianta silnice R35 neminimalizuje, ale naopak maximalizuje negativní vlivy na přírodní, krajinné a kulturní hodnoty území obcí v ROS2.

**Vypořádání pořizovatele k bodu 8:**

Zde je nutné odkázat na argumentaci k namítanému střetu s ochranou zemědělského půdního fondu v bodu 3 námítky. Opět jsou ne zcela vhodně spojovány rozvojové aktivity místního a regionálního významu se záměrem silnice, jenž vyplývá ze zájmů republikových a mezinárodních. Úkol pro územní

plánování c) se navíc týká ekonomického rozvoje, nikoli dopravní infrastruktury. Dopravní infrastruktura a ekonomický rozvoj jsou pojmy, které spolu úzce souvisí, ale nelze je navzájem zaměňovat. Budování dopravní infrastruktury není samo o sobě ekonomickým rozvojem. Ekonomický rozvoj klade požadavky na dopravní infrastrukturu a naopak dopravní infrastruktura vytváří podmínky pro ekonomický rozvoj. Úkol pro územní plánování stanovený v rámci rozvojové osy ROS2 Turnov – hranice kraje má za úkol snížit dopady ekonomického rozvoje na přírodní a kulturní hodnoty. V uvedeném ustanovení ZÚR LK jde o požadavek, aby bylo využití rozvojových ploch obcí v místní ÚPD důsledně regulováno a zabráněno se tak budování rozvojových projektů, jenž by mohly negativně ovlivňovat (ať už svým vzhledem, nebo svou funkcí) okolní kvalitní přírodní prostředí. Takový požadavek nelze navíc aplikovat na vymezení koridoru územní rezervy, u níž se funkční využití plochy z podstaty ani neurčuje.

#### **Námítka č. 94, bod. 9:**

*9. U ROS2 Turnov – hranice kraje - Jičín – Hradec Králové je v odstavci „Úkoly pro územní plánování“ uvedeno že vymezení, chránění a řešení územních souvislostí vedení koridoru trasy rychlostní silnice R35 v úseku Turnov – Jičín je základním předpokladem funkčnosti rozvojové osy ROS2. S tímto tvrzením zásadně nesouhlasíme.*

**Odůvodnění:** Na této rozvojové ose je mj. i ROB3 Rozvojová oblast Turnov, která je v ZÚR LK hodnocena jako oblast s dobrou dopravní dostupností, a tedy není zde žádný důvod pro budování severní varianty silnice R35. Pro mezikrajské vazby Liberec – Hradec Králové je zcela dostačující stávající silnice I/35 viz skutečnosti uvedené u připomínky č. 5. Rozvojová osa ROS2 je tedy v současné době z hlediska dopravy plně funkční a nepotřebuje posilovat.

#### **Vypořádání pořizovatele k bodu 9:**

Námítce se vyhovuje a předmětná formulace bude upravena. Koridor kapacitní silnice S5 je v této fázi řešen jako územní rezerva a z toho důvodu není vhodné koncepčně podmiňovat fungování rozvojové osy ROS2 realizací silnice. Pokud bude v dalších fázích projednávání předmětného záměru rozhodnuto, že koridor v předmětné severní variantě bude nadále sledován a případně transformován do návrhu, koncepční řešení rozvojové osy ROS2 bude v souladu s tím upraveno.

#### **Námítka č. 94, bod. 10:**

*10. V celém návrhu Zásad územního rozvoje Libereckého kraje (dále jen ZÚR LK)) je zcela opomíjen jižní koridor silnice R35. K záměrům navrhovaným v návrhu ZÚR LK není přistupováno s ohledem na provázanost se sousedními kraji, a to zejména s krajem Středočeským.*

**Odůvodnění:** Návrh ZÚR LK se vůbec jižním koridorem silnice R35 nezabývá, přestože se jedná o koridor, který je rovnocenný s koridorem superseverním i severním a zcela rovnocenně je nutné při jeho posuzování postupovat. Není možné problematiku jižního koridoru silnice R35 odbýt pouhým konstatováním, že vede mimo území Libereckého kraje. Liberecký kraj není možné chápat jako samostatný ohraničený celek, ale je nutné k němu přistupovat k kontextu území sousedních krajů a respektovat veškeré vazby na okolní kraje. Například u ROS5 Rumburk/Varnsdorf – hranice kraje – Nový Bor – Česká Lípa – Doksy vůbec není uvedeno, že propojení s územím Mladé Boleslavi zlepšuje jižní koridor rychlostní silnice R35. Význam jižního koridoru silnice R35 je celkově v celém návrhu Zásad územního rozvoje Libereckého kraje opomíjen.

#### **Vypořádání pořizovatele k bodu 10:**

Jižní koridor je na území Středočeského kraje, proto je v ZÚR LK možno nalézt pouze informace (např. v kapitole D.1 pod zásadou Z16, v Odůvodnění kapitole D.1, o existenci varianty tohoto koridoru. Není ale předmětem řešení ZÚR LK, protože ZÚR LK nemohou řešit záležitosti mimo Liberecký kraj.

Není nám známo, že by jižní koridor měl jakýkoli význam pro ROS5. Z Doks do Mladé Boleslavi vede silnice I/38. Pro dopravu mezi Mladou Boleslaví a Jičínem resp. Hradcem Králové slouží silnice I/16. Jižní varianta se napojuje na R10 v Mnichově Hradišti, kde dále směrem na Liberecký kraj vede silnice II/268 do Mimoně.

Ministerstvo dopravy ve stanovisku k námitkám a připomínkách uvedlo, že tzv. jižní variantu odmítlo především z důvodu, že nedokáže odvést tranzitní dopravu ze stávající silnice I/35. Tato skutečnost vyplývá i ze Studie proveditelnosti a účelnosti silnice R35, kterou zpracovala firma Valbek v roce 2009, ve které byly řešeny různé varianty bez ohledu na hranice krajů. Tato studie byla podkladem pro zpracování ZÚR LK s tím, že do návrhu ZÚR LK byly požitý pouze výstupy týkající se Libereckého kraje. Je tedy vhodné ponechat rezervy pro jižní a severní variantu a počkat na výsledky územní studie

nyní zpracovávané MMR, která rozhodne o vhodnosti té které z nich. Při aktualizaci ZÚR LK budou výsledky této studie respektovány.

#### **Námitka č. 94, bod. 11:**

**11.** U rozvojové osy ROS12 Jablonec nad Nisou – Železný Brod – Semily – Lomnice nad Popelkou / Jičín a Jilemnice / Horka u Staré Paky a Jilemnice / Vrchlabí chybí v úkolech pro územní plánování úkol týkající se superseverního koridoru rychlostní silnice R35.

**Odůvodnění:** Přestože je superseverní koridor silnice R35 navržen v rozvojové ose ROS12 Jablonec nad Nisou – Železný Brod – Semily – Lomnice nad Popelkou / Jičín a Jilemnice / Horka u Staré Paky a Jilemnice / Vrchlabí, tak zcela v návrhu ZÚR LK není v úkolech pro územní plánování úkol Vymezit, chránit a řešit územní souvislosti vedení koridoru trasy rychlostní silnice R35 v úseku Rádelský Mlýn - Jičín / Úlibice jako základní předpoklad funkčnosti rozvojové osy ROS12.

Toto je opět důkaz nepřetržitého prosazování severního koridoru rychlostní silnice R35 ze strany Libereckého kraje. Pokud je u rozvojové osy ROS2 Turnov – hranice kraje - Jičín – Hradec Králové vymezen úkol pro územní plánování týkající se ochrany a řešení územních souvislostí vedení koridoru trasy rychlostní silnice R35, tj. severní varianta, tak musí být stejný úkol ohledně superseverní varianty uveden i u ROS12. Zdůrazňujeme, že ke všem dosud navrženým koridorům rychlostní silnice R35 je Liberecký kraj povinen přistupovat rovnocenně, neboť dosud nebyla zpracována územní studie dle platné PÚR ČR (2008), na základě které teprve budou tyto koridory posouzeny, vyhodnoceny a vybrán výsledný koridor.

#### **Vypořádání pořizovatele k bodu 11:**

Rozvojová osa ROS12 byla v Návrhu ZÚR LK vymezena bez ohledu na existenci superseverní varianty silnice S5. V Odůvodnění ZÚR LK je stanoveno že smyslem jejího vymezení je propojení rozvojové oblasti Semily – Železný Brod a Jilemnice s rozvojovou oblastí republikového významu Liberec. Není však pravdou, že možnost realizace superseverní varianty silnice S5 není nijak u dané osy reflektována. V Odůvodnění je jednoznačně konstatováno, že „význam vymezené rozvojové osy by výrazně zvýšil případný výběr tzv. superseverní varianty trasy silnice R35 v úseku Rádelský Mlýn - Železný Brod - Semily - Lomnice nad Popelkou - hranice kraje – Úlibice (PÚR ČR (2008) kapacitní silnice S5, odst. 114), který by současně řešil vazby na rozvojovou oblast ROB5 Semily - Železný Brod“. To svědčí o tom, že varianty byly zpracovatelem dokumentace vyhodnocovány rovnocenně.

Stav, kdy není v návrhové části formulován pro předmětnou rozvojovou osu i příslušný úkol pro územní plánování, lze označit za formální chybu. Formální proto, že povinnost vymezovat předmětný koridor územní rezervy by pro obce vyplývala i z jiných ustanovení ZÚR LK, nikoli pouze z úkolu u rozvojové osy. Tyto formální chyby však vzhledem k výsledkům projednání nebude opravena, neboť bude koridor superseverní varianty silnice S5 ze ZÚR LK vypuštěn. Koncepce vymezení rozvojové osy ROS12 tak bude vrácena do stavu, než byla do připravovaného návrhu ZÚR LK na základě požadavku MŽP doplněna superseverní varianta jako varianta alternativní k severní variantě. Koncepce vymezení rozvojové osy ROS12 se tedy nebude nikterak vztahovat k možné realizaci silnice S5 na jejím území.

#### **Námitka č. 94, bod. 12:**

**12.** U SOB7 Specifická oblast Český ráj jih je v ZÚR LK v úkolech pro územní plánování pod písm. a) stanoveno „Vytvářet územní podmínky pro regulovaný, úměrný, rovnoměrný udržitelný rozvoj území v souladu s podmínkami CHKO Český ráj, vyloučit umísťování aktivit s negativním vlivem na životní prostředí a na hodnoty území“, což je v přímém rozporu s návrhem severního koridoru silnice R35. Severní koridor silnice R35 je v rozporu se zásadou Z14 Vytvářet územně technické podmínky pro vyvážený rozvoj územní části CHKO Český ráj -jih, zajišťující maximální ochranu jeho přírodních a kulturních hodnot regulací zatížení území cestovním ruchem ve smyslu preferování kvality a šetrných forem rekreace před kvantitou“.

**Odůvodnění:** Toto území je v ZUR hodnoceno jako oblast dobře dostupná pro cestovní ruch a rekreaci, což je dalším důkazem, že v blízkosti této oblasti není třeba umísťovat severní koridor silnice R35. Dokonce je blízkost rozvojových pólů Hradec Králové, Liberec, atd. považována za riziko pro udržitelný rozvoj území. Toto riziko je návrhem severního koridoru rychlostní silnice R35 ještě mnohonásobně zvýšeno, protože přivede do bezprostřední blízkosti specifické oblasti Český ráj jih několikanásobně vyšší dopravní zátěž než je v současné době na stávající silniční síti. V ZUR LK je u této oblasti deklarován požadavek na snižování dopravního přetížení území a „*potřeba optimalizace využívání území a regulace urbanizační zátěže území aktivitami, které jsou šetrné k přírodnímu a kulturnímu prostředí*“, což je v přímém rozporu s návrhem severního koridoru silnice R35. Severní koridor silnice R35 zvyšuje dopravní zatížení území a výstavba i vlastní užívání rychlostní silnice není aktivitou šetrnou k přírodnímu a kulturnímu prostředí v bezprostřední blízkosti takto cenné lokality.

Území začleněné do CHKO Český ráj není samostatným, od svého okolí odděleným územím, ale je s okolním územím pevně spjata všemi přírodními, kulturními i civilizačními vazbami a tedy i veškeré aktivity v blízkosti území začleněného do CHKO Český ráj mají na toto území vliv a nelze je tedy dělit na aktivity před a za hranicí CHKO Český ráj. Severní koridor rychlostní silnice R35 je navržen pouze v řádech stovek metru od hranice CHKO Český ráj, a proto veškerými negativními dopady z výstavby i z vlastního provozu na této rychlostní silnici by byla CHKO Český ráj významně ovlivněna a poškozena. Navíc stavby přeložek stávajících komunikací, které by byly součástí výstavby severního koridoru silnice R35 jsou v těsném kontaktu s hranicí CHKO Český ráj např. Přeložka silnice II/282 mezi Ktovou a Rovenskem pod Troskami viz Studie proveditelnosti a účelnosti silnice R35 zpracovaná firmou Valbek.

Severní koridor silnice R35 je aktivitou, která má negativní vliv na životní prostředí a na hodnoty území specifické oblasti Český ráj jih a je tedy v rozporu s výše citovaným úkolem pro územní plánování i se zásadou Z14. Navíc se jedná o nevratný urbanizační zásah.

#### Vypořádání pořizovatele k bodu 12:

Severní koridor nezasahuje do specifické oblasti SOB7, Český ráj Jih ke které se vztahuje zásada Z14. Vymezení koridoru územní rezervy pro kapacitní silnici S5 nemůže být v rozporu s úkolem pro územní plánování určeným pro specifickou oblast SOB7 ani samotnou zásadou. Nemůže tedy dojít ani k zvýšení dopravní zátěže v SOB7 vlivem vymezení koridoru územní rezervy kapacitní silnice S5. Naopak kapacitní silnice S5 by odvedla dopravu dále od CHKO Český ráj i od Specifické oblasti SOB7, neboť stávající silnice I/35 vede po hranicích CHKO Český ráj a zasahuje do specifické oblasti SOB7.

Koridor územní rezervy kapacitní silnice S5 není vymezen za účelem zvýšit dostupnost specifické oblasti SOB7, ale pro dopravu mezi významnými rozvojovými oblastmi a krajskými městy Liberec a Hradec Králové. Význam silnice je mezinárodní a nedá se očekávat, že by se při její případné realizaci projevil její dopad ve výrazném zvýšení počtu návštěvníků CHKO Český Ráj. I když je každá realizace tak velkého rozsahu vždy spojena s výraznými zásahy do okolního přírodního prostředí, je nutné vnímat, že obě části CHKO Český Ráj jsou již nyní rozděleny, a to nejen silnicí první třídy, ale i poměrně souvislým pásem sídel podél této komunikace. Případná realizace silnice S5 by tak v území nepředstavovala bezprecedentní bariéru, naopak by bariérový efekt intenzivní automobilové dopravy stáhla na sebe, čímž by umožnila vyváženější propojení přírodně cenných oblastí CHKO Český Ráj s přílehlým osídlením.

Existence CHKO Český ráj je v ZUR LK respektována a je zohledněna jak vymezením specifických oblastí tak stanovenými úkoly pro územní plánování a kritérii a podmínkami pro rozhodování o změnách v území v rámci rozvojové osy ROS2 Turnov – hranice kraje.

#### Námítka č. 94, bod. 13:

**13.** Pro upřesňování koridorů a ploch dopravní infrastruktury je stanovena v části D.1. Zásady koncepce rozvoje dopravní infrastruktury povinnost respektovat „*kulturní a civilizační hodnoty včetně urbanistického, architektonického a archeologického dědictví*“ a „*limity využití území, zejména přírodní a krajinné hodnoty se skladebnými částmi ÚSES*“. S těmito kritérii a podmínkami pro rozhodování o změnách v území je v přímém rozporu návrh severního koridoru rychlostní silnice R35.

**Odůvodnění:** Severní koridor nerespektuje kulturní hodnoty oblasti Český ráj, neboť poškozuje barokní charakter krajiny Českého ráje, znehodnocuje zachovaný krajinný ráz

oblasti, znehodnocuje pohledy ze všech vyhlídek Českého ráje (Hlavatice, Mariánská vyhlídka, Trosky, Kozákov, atd.). Do krajiny svým charakterem převážně zemědělské a zaměřené na cestovní ruch vnáší rychlostní silnici jako cizorodý prvek, který zde nemá opodstatnění, neboť oblast je velice dobře dopravně dostupná, a to nejen po železnici, ale i po silnici. Současné dopravní intenzity nedosahují takových parametrů aby opodstatňovaly vybudování rychlostní silnice v této oblasti. Český ráj je oblast, na jejímž celém území se nacházejí archeologicky významné lokality. Návrh severního koridoru je nerespektuje. Z výše uvedeného vyplývá, že návrh severního koridoru silnice R35 nerespektuje kulturní a civilizační hodnoty ani urbanistické, architektonické a archeologické dědictví.

Je s podivem, že jako kritérium pro upřesňování ploch a koridorů dopravní infrastruktury je uvedeno „zachování celistvosti aleje Rohanka jako pohledové dominanty“, ale vůbec není jako jedno z kritérií uvedeno zachování celistvosti oblasti od Kozákova pod Trosky, která tvoří ojedinělý krajinný celek s desítkami pohledových dominant.

#### Vypořádání pořizovatele k bodu 13:

Během posledních 20-30 let bylo prověřováno několik možností vedení silnice, která by zlepšila dopravní spojení mezi Libereckým a Královohradeckým krajem. Každé nové řešení více a více zohledňovalo civilizační, přírodní, krajinné i kulturní hodnoty. V některých případech bez ohledu na ekonomiku a dopravní obslužnost. Poslední zpracovaná studie „Studie proveditelnosti a účelnosti silnice R35“ byla zpracována velmi podrobně a její součástí bylo vyhodnocení z ekonomického hlediska, dopravního i z hlediska vlivů na životní prostředí. Dle předmětné studie byla severní varianta z pohledu dopravního hodnocena jako nejvýhodnější, protože jako jediná z prověřovaných variant dokázala spolehlivě odvést dopravu z center obcí na stávající silnici I/35.

V Návrhu ZÚR LK je počítáno i s variantou jižní vymezenou na území Středočeského kraje. Varianta superseverní byla z návrhu vypuštěna, neboť jediný dotčený orgán, který trval na jejím sledování, tedy MŽP, od svého požadavku ustoupil. Na základě podaných námitek obcí, jednání se zástupci samosprávy LK i odborném uvážení pořizovatele a zpracovatele ZÚR LK, byla varianta superseverní poté vypuštěna. Jak již bylo konstatováno, konečný výběr varianty je nyní předmětem zpracování územní studie příslušnými ministerstvy.

Koridor tzv. severní varianty kapacitní silnice S5 byl navržen s ohledem na hodnoty civilizační, architektonické, přírodní i kulturní. Tyto hodnoty je potřeba dále zohlednit při podrobnějším zpracování koridoru, tedy na úrovni územních plánů a v projektové dokumentaci. Za tímto účelem je zmiňované kritérium a podmínka pro rozhodování o změnách v území stanoveno. Co se respektování archeologických limitů týká, při případné realizaci stavby by se na ní uplatňovala stejná zákonná pravidla, jako na stavby obdobné, takže by ochrana archeologického dědictví byla zajištěna záchranným průzkumem.

Barokní charakter krajiny nebyl v oblasti, kde je navrhován koridor územní rezervy kapacitní silnice S5, identifikován žádným z dotčených orgánů ani poskytovatelů údajů do územně analytických podkladů. Jedná se o osobní názor podatelky námítky. Případnou silnici S5 označuje v daném území jako prvek cizorodý, avšak toto podkládá opakovaným argumentem neodůvodněnosti této silnice vzhledem k dopravním kapacitám. Jak již bylo řečeno, na tyto argumenty nelze z pozice pořizovatele ZÚR LK kompetentně reagovat. K ochraně krajinného rázu konstatujeme, že severní koridor je umístěn právě podél osy osídlení mezi oběma oblastmi CHKO Český Ráj. Dostatečně daleko od zástavby, aby splnil jeden ze svých hlavních účelů – ochránit obyvatelstvo před nepříznivými účinky z dopravy, avšak tak, aby nezasáhl přímo do území CHKO. Jako takový může z pohledu hodnocení krajinného rázu představovat doplňující civilizační prvek k již existujícímu civilizačnímu pásu.

Alej Rohanka je součástí národní kulturní památky Sychrov a je přímo dotčena koridorem železničního spojení Praha – Liberec. Koridor územní rezervy kapacitní silnice S5 se nedotýká žádné národní kulturní památky ani krajinné památkové zóny, která je vyhlášována dle zákona č. 20/1987 Sb. o státní památkové péči jako část krajinného celku, která vykazuje významné kulturní hodnoty. Koridor územní rezervy kapacitní silnice S5 v tzv. severní variantě se nedotýká žádného přírodního parku, který je v souladu se zákonem č. 114/1992 Sb. o ochraně přírody a krajiny vymezován za účelem ochrany krajinného rázu.

Oblast od Kozákova po Trosky není vymezena jako oblast používající ochranu veřejných zájmů vyplývajících ze zvláštních právních předpisů, není nutné uvádět speciální kritérium a podmínku pro rozhodování týkající se této oblasti. Respektovat civilizační hodnoty včetně urbanistického,



architektonického a archeologického dědictví i limity využití území platí pro všechny oblasti a tedy pro oblast mezi Kozákovem a Troskami.

Cílem územního plánování je koordinace a konkretizace veřejných zájmů. Dopravní infrastruktura jako součást veřejné infrastruktury je zřizována a využívána ve veřejném zájmu (viz. PÚR ČR 2008 čl. 76)

#### **Námítka č. 94, bod. 14:**

14. V části Silniční doprava je uvedeno, že „ZÚR LK zpřesňují koridor kapacitní silnice S5 vymezený PÚR ČR (2008) (Rádelský Mlýn – Úlibice) variantním řešením formou územních rezerv“. S tímto nesouhlasíme, protože PÚR ČR žádný koridor kapacitní silnice S5 nevybrala, a tedy nelze provádět jeho jakékoliv zpřesnění.

**Odůvodnění:** PÚR ČR uložila úkol Ministerstvu dopravy, Ministerstvu pro místní rozvoj a Ministerstvu životního prostředí ve spolupráci s dotčenými kraji na základě územní studie vybrat v oblasti Mnichovo Hradiště – Rádelský Mlýn – Úlibice koridor pro kapacitní silnici S5. Z hlediska naplňování PÚR tedy pro Liberecký kraj nevyplývá požadavek na vyhledávání koridoru pro realizaci rychlostní silnice R35, neboť tento úkol je uložen ministerstvům.

Ministerstvo pro místní rozvoj dosud nemá zpracovanou územní studii pro výběr koridoru kapacitní silnice S5 tak, jak ukládá PÚR ČR., proto nesouhlasíme s tím, aby byly územní rezervy pro koridory rychlostní silnice R35 do návrhu ZÚR LK zaneseny. Územní rezervy pro koridory rychlostní silnice R35 se týkají území desítek obcí a jsou významným a limitujícím zásahem do území obcí a jejich rozvojových aktivit.

V odůvodnění ZÚR LK je uvedeno, že všechny tři navržené koridory jsou, na základě požadavku Ministerstva životního prostředí převzaty ze Studie proveditelnosti a účelnosti silnice R35, zpracované firmou Valbek v roce 2008. K tomu namítáme, že výše uvedená studie zpracovaná firmou Valbek je materiálem, která si nechal pro vlastní potřebu zpracovat Liberecký kraj. V žádném případě se nejedná o územní studii, na základě které má být proveden příslušnými ministerstvy koridor pro kapacitní silnici S5 tak, jak ukládá PÚR 2008.

#### **Vypořádání pořizovatele k bodu 14:**

Jde o opakovaný argument, který se týká dosud nezpracované územní studie na úrovni ministerstev. S touto námitkou jsme se již kompletně vypořádali v bodu 1, oddíl A).

#### **Námítka č. 94, bod. 15:**

15. V části Silniční doprava není u popisu jednotlivých variant A, B a C pro vedení koridoru rychlostní silnice R35 postupováno dle jednotných kritérií, varianty nejsou popsány srovnatelným a objektivním způsobem.

**Odůvodnění:** Vše, co se týká Libereckým krajem již v minulosti prosazovaného koridoru severního, tj. varianta B, je psáno pouze z hledisek pozitivního přínosu, a vše týkající se koridoru superseverního je, oproti tomu, popisováno pouze z hledisek negativních dopadů. Jižním koridorem se návrh ZÚR LK prakticky vůbec nezabývá, což odůvodňuje tím, že tento koridor vede mimo území Libereckého kraje. Koridor jižní je rovnocenným koridorem s koridory ostatními a je nutné k němu tak přistupovat. To, že vede mimo území Libereckého kraje není důvodem se jím podrobněji v ZÚR LK nezabývat, protože tento koridor ovlivní dopravní vazby na území Libereckého kraje a navíc s sebou nese řadu doprovodných dopravních staveb, které by musely být na území Libereckého kraje realizovány.

V popisu trasy koridoru rychlostní silnice R35 ve variantě B je uvedeno, že „Koridor je dále veden jihovýchodním směrem s vykřížením železničních tratí Turnov - Liberec a Praha - Turnov, územím průmyslové zóny města Turnova do prostoru Karlovic, Rovenska pod Troskami, Libuně, Valdic a Úlibic“. K tomu namítáme, že zde vůbec není uvedeno, že tento koridor vede přes obytné území města Turnova, přestože vede v centrální části města, zasahuje do nejlukrativnějších vilových čtvrtí v Turnově, a to Mašov, Pelešany a Na Kamenci, kde je mj. i velké panelové sídliště.

U varianty B je uvedeno, že je „možné omezení negativních vlivů na krajinný ráz při vhodných kompenzačních opatřeních“, ale toto konstatováno lze použít i u varianty A a C koridoru silnice R35. U varianty B vůbec není zmíněn negativní vliv na krajinný ráz a na krajinné dominanty, který je přitom uváděn i ve Studii proveditelnosti a účelnosti variant R35 zpracované firmou Valbek, která u severního koridoru přímo uvádí, že „Citlivou otázkou je především vliv na krajinný ráz, a to zvláště z hlediska ovlivnění krajinných dominant využíváných turistickým ruchem“, a že „Podstatný je především vliv na turisty a rekreaanty, vzhledem k významu rekreace v této oblasti. Z tohoto hlediska je nejméně vhodná varianta K1-S“ (koridor severní), která se přibližuje k prostoru skalních měst v oblasti Valdštejna v úseku východně od Turnova a nelze vyloučit ovlivnění hlukem. Na druhém místě je K2-J (jižní), která se přibližuje k prostoru Prachovského skalního města, vliv je ale minimalizován tunelovým úsekem. Nejmenší přímé dopady lze očekávat u K3-SS (superseverní).

U varianty B vůbec není zmíněn její nejvyšší negativní vliv na vody, jak poukazuje studie Valbeku.

Zásadně nesouhlasíme s tím, že u varianty C, tj. koridoru superseverního je uváděn jeho negativní vliv na obyvatelstvo, a přitom u koridoru severního tento negativní vliv na obyvatelstvo není zmíněn, přestože dle Studie proveditelnosti a účelnosti variant silnice R35 je v její ekologické části přímo vyčísleno, že „Základním ukazatelem na úrovni koncepce, který popisuje vliv na obyvatelstvo, je vzdálenost obytné zástavby od trasy“, a že „78 % trasy u K1-S, 76 % u K2-J a 68 % u K3-SS je v kontaktu s intravilánem nebo s pásmem do 500 m“. Z uvedeného tedy vyplývá, že severní koridor je nejméně příznivý z hlediska vlivu na obyvatele, a nikoliv koridor superseverní, jak je uvedeno v návrhu ZÚR LK.

U varianty C vůbec není zmíněno, že „Z obecného pohledu lze nejnižší dělicí efekt očekávat u K3-SS vzhledem k počtu tunelů, velkých mostů a členitému terénu, který nejsnáze umožňuje realizaci průchodů“, jak je uvedeno ve studii Valbeku.

Nesouhlasíme s tvrzením, že varianta A, jižní koridor neřeší problematiku Libereckého kraje, dopravní napojení Semilská a dopravní zátěž v obcích na stávající trase I/35. Tato tvrzení nemají ani oporu ve Studii proveditelnosti a účelnosti silnice R35, ve které je výslovně uvedeno, že „Součástí úprav na stávající silniční síti jsou obchvaty obcí na stávající silnici I/35“ a dále je zde uvedeno, že „Pro napojení Semil, Rovenska pod Tráskami a přilehlého území na stávající silnici I/35 a úpravy propojení Turnova – Semily z důvodů dopravních zátěží je navržena přeložka silnice II/283 mezi Turnovem a Semily v celkové délce 14,5 km“. U severního koridoru tj. varianty B je dle studie Valbeku uvedeno, že „Pro napojení Semil, Rovenska pod Tráskami a přilehlého území na rychlostní silnici R35 je navržena přeložka silnice II/283 mezi Rovenskem a Semily v celkové délce 10,27 km. Napojení na R35 je v MUK Žernov“. Z uvedeného vyplývá, že z hlediska napojení Semilská jsou si koridory ve variantě

A jižní a koridor varianta B severní naprosto rovnocenné, protože v obou případech je třeba pro napojení Semil vybudovat přeložku silnice II/283. Navíc vzdálenost MUK Žernov v severním koridoru, na které se oblast Semilská napojuje na R35 a Turnova je cca 10 km, což představuje pro jízdu na trase Semily – Turnov vzdálenost 20, 27 km. U jižního koridoru je vzdálenost Turnov – Semily pouze 14, 5 km. Varianta jižní tedy díky přeložce silnice II/283 představuje pro napojení Semilská s Turnovem a následně Libercem kratší vzdálenost než při variantě severní.

U varianty A vůbec není uvedeno, že dle Studie proveditelnosti a účelnosti silnice R35 je tento koridor z hlediska vlivů na životní prostředí nejvhodnější.

Vůbec zde není zmíněn vliv na CHKO Český ráj, která představuje nejvýznamnější lokalitu z hlediska ochrany přírody a krajiny. U varianty B severní koridor je pouze konstatováno, že „koridor je veden mimo CHKO Český ráj“, a přitom ekologická část Studie proveditelnosti a účelnosti silnice R35 zpracované firmou Valbek uvádí, že „Zásadní otázkou je vliv na CHKO Český ráj. Koridor superseverní (K3-SS) vede zcela mimo CHKO Český ráj a nezasahuje do ní ani přímo, ani nepřímo, ani nevyvolává dělicí efekt“, a oproti tomu koridor severní zvyšuje dělicí efekt mezi dvěma částmi CHKO Český ráj, o kterém se ale ZÚR LK vůbec v této kapitole nezmiňuje.

U koridoru severního vůbec není zmíněn kumulativní efekt negativních vlivů, který je právě dle ekologické části Studie účelnosti a proveditelnosti silnice R35 u severního koridoru nejvýraznější, „V koridoru K1-S sice nejsou přítomny prvky, které by jednoznačně vylučovaly jeho realizaci, ale kumuluje se zde celá řada dílčích faktorů (vyšší vliv na obyvatelstvo, vliv na vodní zdroje, CHOPAV, nadregionální biokoridory, dělicí efekt mezi částmi CHKO, ovlivnění krajinných dominant, vizuální a hlukové narušení turisticky atraktivních oblastí, Geopark Český ráj aj.).“

**Vypořádání pořizovatele k bodu 15:**

V tomto bodě námitky podatelka namítá nedostatečný popis jednotlivých variant v dokumentaci ZÚR LK. K tomu konstatujeme, že ZÚR LK se skládá z grafické a textové části a jejím smyslem je jednoznačně v území vymezit v měřítku 1:100 000 jednotlivé záměry a opatření, tak aby byla zajištěna územní ochrana pro předmětné záměry a na úrovni obcí mohly být záměry dále detailněji rozpracovány. Máme za to, že v ZÚR LK v jejich současné podobě uvedené požadavky splňují a namítaný nedostatečný popis jednotlivých variant silnice S5 nepředstavuje ani zákonné a ani technické pochybení dokumentace.

Smyslem ZÚR LK není opisovat údaje z podkladových materiálů. Studie proveditelnosti od firmy Valbek byla zpracována v mnohem detailnější podrobnosti, než jsou zpracovávány ZÚR LK. Studie navíc umísťovala a vyhodnocovala koridor rychlostní silnice, zatímco ZÚR LK umísťuje koridor silnice kapacitní, tedy silnice, u níž ještě není rozhodnuto o její kategorii. Závěry Studie o vlivu silnice na krajinný ráz, její konkrétní umístění aj., je proto třeba brát s rezervou. Opět je nutné navíc připomenout, že v ZÚR LK je umísťován koridor územní rezervy, který nepředstavuje rámec pro skutečné stavební aktivity, nýbrž pro prověřování možností k umístění daného záměru.

Jednotlivé hrubé charakteristiky variant formulované v odůvodnění dokumentace představují odborné názory zpracovatele dokumentace, avšak nemají ambici komplexně pojmout veškeré možné konsekvence realizace záměru v jednotlivých variantách.

K hodnocení vhodnosti jižní varianty dodáváme, že názor pořizovatele se opírá především o již citované stanovisko dotčeného orgánu, Ministerstva dopravy:

„MD jednoznačně považuje z předkládaných variant studie proveditelnosti a účelnosti silnice R35 (Valbek, 2009) za nejvhodnější z hlediska směrového vedení a ekonomické náročnosti severní variantu vymezenou v PÚR ČR z roku 2008 jako kapacitní silnice S5. Při intenci výsledků celostátního sčítání dopravy 2010 si nejsme jisti, jestli se jedná o stagnaci způsobenou ekonomickou situací, nebo jestli se jedná o dlouhodobý trend. Proto nyní nevyvozujeme z těchto výsledků žádné koncepční závěry. Na relativně nižší intenzity dopravy v tomto úseku dlouhodobě upozorňujeme.“

S názorem MD se pořizovatel ztotožňuje, nicméně jak již bylo konstatováno výše, konečné slovo pro výběr varianty bude na územní studii zpracovávané nyní ministerstvem, a proto nepovažoval pořizovatel za vhodné, hlouběji v dokumentaci otázky vhodnosti jednotlivých variant rozebírat.

**Námitka č. 94, bod. 16:**

16. Návrh severního koridoru rychlostní silnice R35 je zcela nadbytečným návrhem dopravní stavby v místě, kde je navržena modernizace železniční trati Turnov- Rovensko pod Troskami.

**Odůvodnění:** V části Železniční doprava je napojení na Královéhradecký kraj navrženo modernizací stávající železniční trati Turnov – Rovensko pod Troskami, kde je plánována elektrifikace a zvýšení přepravní rychlosti nad 120 km/hod. s cílem zlepšení dopravních vazeb mezi Libercem a Hradcem Králové. Vzhledem k této skutečnosti je tedy zcela nadbytečný návrh severního koridoru rychlostní silnice R35, který by představoval pouze duplicitní, a z hlediska rychlosti a časové ztráty rovnocenné dopravní spojení ve stejném směru. Navíc dle republikových priorit v oblasti dopravy je např. v dokumentu zpracovaném Ministerstvem dopravy Strategie dopravy jako nevyhnutelná součást rozvoje České republiky do roku 2025 (tzv. Superstrategie dopravy) uvedeno, že Železniční doprava by měla v systému veřejné dopravy plnit funkci páteře systému (dálková doprava, městská a příměstská doprava a páteřní regionální doprava). Podpora železniční dopravy je obsažena ve všech platných koncepcích a strategiích Ministerstva dopravy. Návrh severního koridoru rychlostní silnice R35 je v rozporu s těmito republikovými prioritami v oblasti dopravy, a to i z hledisek podpory ekologických způsobů dopravy.

**Vypořádání pořizovatele k bodu 16:**

Jde o opakovanou argumentaci vyhodnocenou již v bodě 7 námitky. Ke zpochybnění celkové oprávněnosti vymezení koridoru silnice S5, odkazujeme tedy na vyhodnocení pod bodem 1. Pro hlubší vysvětlení souvislostí ovšem dodáváme toto:

Souběh železniční trati se s koridorem kapacitní silnice S5 se automaticky nevylučuje. Vymezení koridoru formou územní rezervy umožní nadále vyhodnocovat potřebnost realizace záměru. Doprava je

základním předpokladem funkčnosti rozvojových os. (např. rozvojová osa republikového významu ROS1 Praha – Liberec kde je rychlostní silnice R10 Praha – Turnov a R35 do Liberce a dále do Hrádku nad Nisou a současně je navrhovaná modernizace železniční trati s novými úseky).

Ministerstvo dopravy je příslušné z hlediska koncepce dopravy k dálnicím a silnicím I. třídy. V případě, že vyhodnotí návrh koridoru kapacitní silnice S5 jako nadbytečný, ať z důvodu konkurence železniční dopravy nebo jiného důvodu, bude tato skutečnost jako údaj o území poskytnut do Územně analytických podkladů Libereckého kraje a následně vypuštěn v aktualizaci ZÚR LK.

Za současného stavu poznání ovšem i pořizovatel ZÚR LK považuje za vhodné územní ochranu daného koridoru zajistit, když není v horizontu několika desítek let jisté, jakým směrem se bude vyvíjet stav technologie i zdrojů energie. Samotná dlouhodobá ochrana koridoru v území představuje z pohledu pořizovatele ZÚR LK akceptovatelné omezení ve srovnání s možnými střety vznikajícími v budoucnu v případě, že se ukáže, že posílení silniční sítě je pro dané území nanejvýš vhodné, avšak území na to nebude dostatečně připraveno.

### **Námítka č. 94, bod. 17:**

**17. V kapitole E.1 Zásady koncepce ochrany a rozvoje přírodních hodnot návrhu ZÚR LK v části týkající se chráněných území jsou stanoveny pro naplňování zásady Z42 úkoly pro územní plánování „a) Vytvářet územní podmínky pro zabezpečení ochrany a péče o přírodní hodnoty území upřednostňováním šetrných forem využívání území v souladu se zájmy ochrany přírody a krajiny. Dle principů udržitelného rozvoje navrhovat obnovu a zvyšovat zastoupení přírodních složek v narušených územních částech“. S těmito úkoly je v přímém rozporu návrh severního koridoru silnice R35.**

**Odůvodnění:** Severní koridor silnice R35 je navržen do centrální části území Český ráj, které je chráněným územím s mezinárodním statutem tj. Geopark UNESCO a tento koridor nevytváří podmínky pro zabezpečení ochrany a péče o přírodní hodnoty území, protože tyto hodnoty hrubým způsobem narušuje, neboť citelně narušuje dochovaný krajinný ráz této oblasti, bude mít významný negativní vliv na faunu i flóru, a to nejen v době výstavby, ale i samotným provozem na této komunikaci, dle ekologické části Studie účelnosti a proveditelnosti silnice R35 je u severního koridoru uvedeno, že „V koridoru K1-S sice nejsou přítomny prvky, které by jednoznačně vylučovaly jeho realizaci, ale kumuluje se zde celá řada důležitých faktorů (vyšší vliv na obyvatelstvo, vliv na vodní zároje, CHOPAV, nadregionální biokoridory, dělicí efekt mezi částmi CHKO, ovlivnění krajinných dominant, vizuální a hlukové narušení turisticky atraktivních oblastí, Geopark Český ráj aj.)“ a severní koridor je tak vyhodnocen jako koridor s nejvýraznějším kumulativním efektem negativních vlivů.

Severní koridor v rozporu s principy udržitelného rozvoje snižuje a znehodnocuje zastoupení přírodních složek v této oblasti.

### **Vypořádání pořizovatele k bodu 17:**

Při hodnocení varianty severní a superseverní byly identifikovány negativní vlivy u obou variant. U varianty superseverní byly již v měřítku ZÚR LK nalezeny zásadní problémy spojené s touto variantou. (průchod přírodním parkem Maloskalsko a dalším územím s vysokou hodnotou krajinného rázu, negativní dopady na EVL Údolí Jizery a Kamenice, rozsáhlé zábory PUPFL, negativní dopady na obyvatelstvo, průchod velmi složitým územím vyvolává velké investiční i provozní náklady). I přesto byl respektován požadavek MŽP a dokumentace byla předložena k veřejnému projednání s oběma variantami.

Podatelka námítky předkládá argumenty o nevýhodnosti severní varianty, nicméně pořizovateli jsou známy srovnatelné (ne-li přesvědčivější) argumenty týkající se nevhodnosti varianty superseverní. Dle názoru pořizovatele by se dopustil nezákonného postupu dle § 31 odst. 4 stavebního zákona, kdyby do ZÚR LK nezahrnul ani jednu z variant. Dle uvážení pořizovatele by takové řešení nebylo vhodné ani z hlediska odborného, neboť vnímá vymezení koridoru územní rezervy a územní ochranu pro daný účel jako strategicky správný a odůvodněný krok. Pořizovateli je zřejmé, že realizace v jakémkoli koridoru bude mít výrazné vlivy na životní prostředí, v dané fázi plánování záměru se ovšem opírá o odborný názor zpracovatele dokumentace ZÚR LK a především zpracovatelky dokumentace SEA, z které vyplývá možnost v dalších stupních plánování a realizace omezit negativní vlivy záměru na přijatelnou úroveň.

**Námítka č. 94, bod. 18:**

**18.** K zásadě Z45 Zabezpečovat zachování krajinných hodnot a krajinného rázu diferencovaně dle vymezených oblastí krajinného rázu a krajinných typů je v úkolech pro územní plánování stanoveno: „Vytvářet územní podmínky pro zachování, obnovu a optimální užívání historických a kulturních fenoménů v území, zachovat krajinný ráz a odstraňovat prvky, které jej poškozují“ S tímto úkolem je v přímém rozporu návrh severního koridoru rychlostní silnice R35.

**Odůvodnění:** Se severním koridorem silnice R35 nejsou vytvářeny podmínky pro zachování, obnovu a optimální užívání historických a kulturních fenoménů v území Českého ráje, protože tato oblast je fenoménem mj. právě z důvodu zachovaného souladu přírodních a civilizačních složek, vysoké úrovně kvality životního prostředí, vysokou koncentrací historických, kulturních a přírodních hodnot na tomto malém území, které vytvářejí harmonický a neopakovatelný krajinný ráz, jehož hodnoty jsou ceněny nejen na republikové, ale i na mezinárodní úrovni.

Návrh severního koridoru rychlostní silnice R35 je zcela v rozporu s výše citovaným požadavkem na zachování krajinného rázu a odstraňování prvků, které jej poškozují, protože je investičním záměrem, který neeliminuje ovlivnění krajinného rázu, ale naopak do oblasti s dochovaným hodnotným krajinným rázem vnáší cizorodý a nepřehlédnutelný prvek, který nenávratným způsobem krajinný ráz naruší a znehodnotí. Rychlostní komunikace v severním koridoru krajinný ráz narušuje hrubým způsobem, znehodnocuje pohled z dominanty Českého ráje hradu Trosky, zámku Hrubá Skála i ostatních turisticky hojně navštěvovaných míst včetně pohledu z Kozákova. Navržený severní koridor silnice R35 je záměrem, který vnáší do unikátní dochované barokní krajiny Českého ráje těleso, které mj. nejen svým bariérovým efektem, ale i celkovou rozlohou bude představovat nepřehlédnutelnou negativní dominantu v krajině a tím potlačovat hodnoty dosud dochovaného krajinného rázu této oblasti.

**Vypořádání pořizovatele k bodu 18:**

V tomto bodě námitky je nutné odkázat na argumentaci použitou výše v bodu 2. Žádný veřejný zájem nelze v území absolutizovat. Vždy je třeba konkrétně vyvažovat jednotlivé dotčené zájmy. Při vymezení koridoru územní rezervy pro ochranu území a prověření vhodnosti umístění kapacitní silnice, které navíc vyplývá z celorepublikových zájmů zakotvených v PÚR ČR, pořizovatel vyhodnotil střet dotčených veřejných zájmů tak, že zájmy potenciálně ohrožené nedosahují v závažnosti zájmů, jenž budou vymezením koridoru naplněny. Konkrétně k vlivu na krajinný ráz navíc dodáváme, že jsme si vědomi, že každá realizace tak velkého rozsahu je vždy spojena s výraznými zásahy do okolního přírodního prostředí. Jak již bylo řečeno výše, je ale nutné vnímat, že obě části CHKO Český Ráj jsou již nyní rozděleny, a to nejen silnicí první třídy, ale i poměrně souvislým pásem sídel podél této komunikace. Případná realizace silnice S5 by tak v území nepředstavovala bezprecedentní bariéru, naopak by bariérový efekt intenzivní automobilové dopravy stáhla na sebe, čímž by umožnila vyváženější propojení přírodně cenných oblastí CHKO Český Ráj s přiléhajícím osídlením. Dle názoru pořizovatele nelze při hodnocení vlivu na krajinný ráz vycházet z prosté dichotomie příroda vs. civilizační prvky. Jednotlivá sídla i dopravní stavby spoluvytvářejí krajinný ráz většiny území ČR, jejich vzájemná harmonie poté vyplývá nejen z jejich prostorových vztahů, ale i vztahů sociálních – tedy na kolik byl ten který záměr odůvodněný a pro dotčenou komunitu prospěšný. Tyto otázky budou předmětem dalšího prověřování, vymezení koridoru územní rezervy za účelem, aby se území pro případnou realizaci ochránilo, považujeme za strategicky správný krok.

**Námítka č. 94, bod. 19:**

**19.** K naplňování zásady Z45 je pod písm. c) stanoven úkol rozšiřovat prostupnost krajiny, což je v přímém rozporu s návrhem severního koridoru rychlostní silnice R35.

**Odůvodnění:** Severní koridor R35 prostupnost krajiny významně zhoršuje a mj. i ještě zvyšuje dělicí efekt mezi dvěma částmi CHKO Český ráj, na což poukazuje mj. i Studie účelnosti a proveditelnosti variant R35 zpracovaná firmou Valbek.

**Vypořádání pořizovatele k bodu 19:**

Celý citovaný úkol zní „rozšiřovat prostupnost krajiny zejména sítí tzv. zvykových cest spolu s návrh doprovodné zeleně“. Tento úkol se nevylučuje s návrhem koridoru územní rezervy kapacitní silnice S5. I když je realizace každé liniové stavby dopravní infrastruktury spojena s rizikem fragmentace krajiny,



existuje mnoho možností, jak předmětný efekt minimalizovat. Jedná se např. o využití podchodů, nadchodů, tunelových částí silnice apod. Úkol lze tedy splnit na úrovni územního plánu a na projektové úrovni.

#### **Námítka č. 94, bod. 20:**

**20.** V části E.2 Zásady koncepce ochrany kulturních hodnot je u zásady Z49 Vytvářet územní podmínky pro zabezpečení ochrany a péče o památkový fond kraje, respektovat dochované historické dědictví jako významný fenomén území, vytvářet zemní podmínky pro jeho využívání ve prospěch rozvoje cestovního ruchu, kongresové a poznávací turistiky na území kraje v úkolech pro územní plánování uloženo mj. „ a) Vytvářet územní podmínky pro zabezpečení ochrany a péči o chráněná památková území a nemovitý památkový fond kraje, usilovat o kvalitu a soulad řešení nové zástavby v jejich okolí, nepřipouštět výrazové nebo funkčně konkurenční územní zásahy. Chránit kulturní hodnoty území včetně urbanistického, architektonického a archeologického dědictví“. Návrh severního koridoru rychlostní silnice R35 je v plném rozporu s tímto úkolem pro územní plánování.

**Odůvodnění:** Severní koridor je výrazově konkurenční územní zásah v blízkosti nejvýznamnějších památkově chráněných objektů v centrální části oblasti Český ráj (např. zámek Hrubá Skála, hrad Trosky, Valdštejn atd.) , který bude znehodnocovat pohled na tyto památkově chráněné objekty a současně znehodnocovat i pohled z těchto památkově chráněných objektů směrem na Kozákov. Kulturní hodnoty území Českého ráje bude zcela znehodnocena.

#### **Vypořádání pořizovatele k bodu 20:**

Pořizovatel v procesu vytváření ZÚR LK zohledňoval pohledovou exponovanost přírodních a kulturních památek v okolí severního koridoru. Konstatuje, že navrhovaný koridor rozhodně nemůže zastínit výhled na tyto památky. Téměř s jistotou lze tedy říct, že při pohledu např. z Hrubé Skály či Trosek koridor územní rezervy kapacitní silnice S5 neomezí výhled na jiné přírodní či kulturní památky. Jsem si vědomi, že případná silnice by byla v území patrná a krajinný ráz by ovlivnila. Zde je na místě ovšem odkázat na argumentaci provedenou v bodě 18. Dále je nutné zdůraznit, že dotčený orgán na úseku památkové péče nevznese proti severnímu koridoru žádné výhrady. Koridor kapacitní silnice je veden ve větší vzdálenosti než je stávající I/35 od těchto památek, takže přenesení dopravy na nový koridor by z tohoto hlediska mělo spíše pozitivní vliv.

#### **Námítka č. 94, bod. 21:**

**21.** Návrh severního koridoru silnice R35 je v rozporu se zásadou „Z51 Respektovat archeologická naleziště dle evidence ÚAP Libereckého kraje a zajistit jejich ochranu“, dále je v rozporu se stanoveným úkolem pro územní plánování „Vytvářet územní podmínky pro zachování celistvosti a ochrany lokalit archeologických nálezů na původním místě a v prokazatelně cenných lokalitách omezit stavební činnost a zásahy do terénu“ a s úkolem „Zvýšenou pozornost věnovat především pásu podél Jizery, území Českého ráje“.

**Odůvodnění:** Přestože jsou dolní část toku Jizery a oblast Českého ráje považovány za nejceněnější území s archeologickými nálezy je do tohoto území navržen severní koridor silnice R35, který svojí plochou představuje nejrozsáhlejší stavbu, která kdy byla postavena v celém výše uvedeném archeologicky hodnotném území. Stavbou rychlostní silnice R35 budou navždy a nenávratně zničena a „zaasfaltována“ archeologicky cenná území. Severní koridor R35 tedy nevytváří územní podmínky pro zachování celistvosti a ochrany lokalit archeologických nálezů.

#### **Vypořádání pořizovatele k bodu 21:**

Jak již bylo konstatováno výše, zákon o památkové péči řeší ochranu archeologických památek při každé realizaci v území. Instituty památkového zákona tak zajišťují ochranu archeologického dědictví, aniž by blokovaly jakýkoli stavební rozvoj i tam, kde je potenciálně možné, že budou naleziště objevena. Argument cenných archeologických nalezišť byl pořizovatelem při hodnocení variant brán v úvahu a zvažován ve vztahu k dalším souvisejícím veřejným zájmům. Navíc problematiku archeologie řeší navazující samostatná legislativa, kterou je nutno respektovat.

**Námítka č. 94, bod. 22:**

**22.** V části E.3 Zásady koncepce ochrany civilizačních hodnot jsou pro městský prostor k naplnění zásady Z54 „Vytvářet územní podmínky pro vyvážený rozvoj území a sociální soudržnosti v diferencovaných podmínkách městského a venkovského prostoru“ stanovena kritéria a podmínky pro rozhodování o změnách v území „b) Minimalizace dopadů rozvoje ekonomických aktivit na životní prostředí a krajinný ráz“ a „c) Uchování kulturně historických hodnot území“. S touto zásadou a těmito kritérii je v přímém rozporu návrh severního koridoru rychlostní silnice R35 přes město Turnov.

**Odůvodnění:** Město Turnov, které je hodnoceno ve smyslu ZÚR LK jako městský prostor, je přímo dotčeno návrhem severního koridoru rychlostní silnice R35, protože koridor vede přes obytné území města Turnova, vede centrální částí města, zasahuje do nejlukrativnějších vilových čtvrtí v Turnově, a to Mašov, Pelešany a Na Kamenci, kde je mj. i velké panelové

sídlíště. Návrh severního koridoru tedy nesplňuje požadavek na minimalizaci dopadů rozvoje ekonomických aktivit na životní prostředí, protože životní prostředí, zejména v obytných částech města Turnov, významně ovlivní a zhorší (emise, hluk, vibrace atd.). Tento koridor vede přes město Turnov v těsné blízkosti hranice CHKO Český ráj. Přes město Turnov je navržena výstavba několika mimoúrovňových křižovatek včetně přemostění Jizery, což ještě zvýší negativní vliv na krajinný ráz města a tedy nebude splněn výše citovaný požadavek na minimalizaci dopadů na krajinný ráz.

**Vypořádání pořizovatele k bodu 22:**

Už stávající silnice I/35 vede středem města Turnov. Návrh kapacitní silnice S5 má snížit dopravní zatížení samotného města jeho převedením na kapacitní silnici. Návrh kapacitní silnice v severní variantě má vliv nejen na prostředí města Turnov, ale i na prostředí měst a obcí nyní se nacházejících na silnici I/35. Všem těmto obcím by realizace silnice v severním koridoru výrazně ulevila od dopravní zátěže, což svědčí o jasném souladu s citovaným ustanovením ZÚR LK. Podle názoru MD i Studie od firmy Valbek by právě severní varianta měla nejvýraznější vliv na odvedení dopravy nyní projíždějící po silnici I/35 zastavěným územím mnoha obcí a měst. Při hodnocení vhodnosti jednotlivé varianty je nutné vždy vnímat její dopady komplexně a nevytrhávat jednotlivé aspekty z kontextu.

Koridoru silnice S5 je veden převážně mimo zastavěné území obcí a měst. V případě města Turnov bylo u podmínek vedení obchvatem kolem města nutno zohlednit požadavky ze strany CHKO Český Ráj. Město Turnov nicméně bude mít po vydání ZÚR LK možnost upřesnit vedení koridoru silnice přes svoje území v rámci širokého koridoru ze ZÚR LK tak, aby bylo vedení silnice co nejprospěšnější dopravním potřebám města a zároveň co nejméně negativně ovlivňovalo život jeho obyvatel. Argumentace napadající konkrétní vedení rychlostní silnice, jak vyplývá ze Studie od firmy Valbek, není v tuto fázi adekvátní.

**Námítka č. 94, bod. 23:**

**23.** V úkolech pro územní plánování je k naplňování zásady Z54 Vytvářet územní podmínky pro vyvážený rozvoj území a sociální soudržnosti v diferencovaných podmínkách městského a venkovského prostoru. uloženo „a) Zvyšovat kvalitu životních podmínek a vzhledu obcí“, a „b) vylučovat vznik nových sídelních útvarů ve volné krajině“, se kterými je v rozporu návrh severního koridoru rychlostní silnice R35.

**Odůvodnění:** Severní koridor R35 nezvyšuje kvalitu životních podmínek obcí, kterými prochází, protože tento koridor vnáší do území několikanásobně vyšší dopravní zátěž, než je v současné době, prochází obcemi např. Žernov, Rovensko pod Troskami, kde doprava v současné době nepředstavuje žádný problém. Kvalita životních podmínek obyvatel dotčených návrhem severního koridoru je zhoršena, protože ti obyvatelé budou obtěžováni hlukem, emisemi, vibracemi atd., dojde k citelnému narušení faktorů pohody bydlení. V současné době je doménou obcí jako Žernov, Rovensko pod Troskami klidné, nerušené bydlení a rekreace. Zanesením rychlostní silnice do této oblasti budou tyto hodnoty poškozeny a obce již nebudou přitažlivé pro trvalé bydlení. Ke vzhledu venkovského prostoru severní koridor rychlostní silnice R35 také nepřispívá. Vzhled obcí, kde v současné době nejsou téměř žádné průmyslové objekty a ani jiné stavby znehodnocující architektonický ráz obcí, bude výrazně narušen stavbou rychlostní silnice R35, která do území vnese zcela cizorodý prvek zcela neslučitelný s charakterem tohoto území.

V úkolech pro územní plánování je dále uloženo „b) vylučovat vznik nových sídelních útvarů ve volné krajině“. Je zcela nelogické na jedné straně zakazovat vznik nových sídelních útvarů ve volné krajině a na straně druhé do volné krajiny, natolik krajinařsky hodnotné oblasti jakou je Český ráj, navrhovat severní koridor rychlostní silnice R35.

**Vypořádání pořizovatele k bodu 23:**

Ve vypořádání předchozího bodu byl konstatován potenciálně pozitivní vliv silnice S5 na území mnoha obcí a měst nyní zatížených dopravou po silnici I/35. Koridor silnice S5 vede převážně mimo zastavěné území obcí a proto je nutno odmítnout námitku, že silnice by měla do některých obcí přivést zvýšenou dopravní zátěž. Dokumentace SEA a ani stanovisko dotčeného orgánu ochrany zdraví nevznesly proti vedení severního koridoru žádné konkrétní námitky. V ZÚR LK je prozatím vymezován koridor územní rezervy, případné vlivy silnice budou nadále prověřovány.

Co se srovnání koridoru kapacitní silnice a nových sídelních útvarů ve volné krajině týká, jsme nuceni takovou argumentaci jednoznačně odmítnout. Jde o typy záměrů s naprosto nesrovnatelným významem a také naprosto nesrovnatelným územním dopadem.

**Námítka č. 94, bod. 24:**

**24.** Návrh severního koridoru rychlostní silnice R35 je v rozporu s úkolem pro územní plánování uvedeným k zásadě Z54 „Vytvářet územní podmínky pro vyvážený rozvoj území a sociální soudržnosti v diferencovaných podmínkách městského a venkovského prostoru“ pod písm. a) „*zvýšovat kvalitu životních podmínek a vzhledu obcí*“. V kritériích a podmínkách vůbec není zmíněn požadavek na snižování negativních vlivů dopravních staveb na venkovský prostor a omezování umísťováním nových staveb dopravní infrastruktury do venkovského prostoru.

**Odůvodnění:** Výstavba rychlostní komunikace R35 v severním koridoru přes obytné části města Turnov snižuje kvalitu životních podmínek (zhoršení kvality ovzduší, obtěžování hlukem, vibracemi, narušení pohody bydlení, světelné znečištění atd.). Tento koridor i nenávratně poškozuje vzhled částí města Turnov, kudy je veden, protože Mašov a Pelešany jsou těsně provázány s CHKO Český ráj, jsou jedním z nástupních míst do CHKO Český ráj, mají velice citlivě řešenou urbanistickou strukturu, která je návrhem severního koridoru zcela znehodnocena.

Severní koridor rychlostní silnice R35 je od města Turnov veden až k hranici s krajem Královéhradeckým ve venkovském prostoru. V kritériích a podmínkách pro rozhodování o změnách v území je kladen důraz na snižování negativních vlivů intenzivního zemědělského hospodaření, na hospodaření v krajině blízké přírodě, a přitom je do venkovského prostoru navrhován severní koridor rychlostní silnice R35, která má na krajinu a životní prostředí mnohonásobně vyšší negativní vliv než jakákoliv forma nešetřného zemědělského hospodaření.

**Vypořádání pořizovatele k bodu 24:**

Jde o opakovanou argumentaci podatelky, která byla vypořádána v předchozích bodech 22 a 23 i bodech námítky týkajících se krajinného rázu.

**Námítka č. 94, bod. 25:**

**25.** Návrh severního koridoru silnice R35 je v rozporu s kritérii a podmínkami péče o krajinný ráz pro rozhodování v území stanovenými k naplňování zásady Z64 Ochranu krajinného rázu (KR) realizovat dle podmínek péče o krajinný ráz ve vymezených oblastech a podooblastech krajinného rázu i s touto zásadou Z64 a jejím odůvodněním v části odůvodnění ZÚR LK.

**Odůvodnění:** Je stanoveno kritérium „a) *Respektovat a rozvíjet základní atributy krajinného rázu a územní stabilitu charakteristickou pro jednotky krajinného rázu a jejich pozitivní charakteristiky*“. Severní koridor silnice R35 nerespektuje a nerozvíjí základní atributy krajinného rázu oblasti Český ráj a má negativní vliv na charakteristiky krajinného rázu této oblasti, protože je záměrem, který nenávratně krajinný ráz narušuje a poškozuje, protože vnáší do unikátní dochované krajiny Českého ráje těleso, které mj. nejen svým bariérovým efektem, ale i celkovou rozlohou bude představovat nepřehlédnutelnou negativní dominantu v krajině a tím potlačovat hodnoty dosud dochovaného krajinného rázu této oblasti.

V kritériu pod písm. c) je stanoveno „*Respektovat cenné urbanistické a architektonické znaky sídelních útvarů – doplňovat je pouze objemově a tektonicky vhodnou zástavbou*“. Návrh severního koridoru rychlostní silnice R35 nerespektuje urbanistické a architektonické znaky sídelních útvarů, a to již od svého počátku ve městě Turnov až k hranici s Královéhradeckým krajem. Návrh severního koridoru je v rozporu s požadavkem doplňovat urbanistické a architektonické znaky sídelních útvarů pouze objemově vhodnou zástavbou, protože návrh severního koridoru představuje svým objemem největší stavbu v celém území od Turnov po hranici s Královéhradeckým. Koridor je veden v obytných částech města Turnov, narušuje sídelní útvary obec Žernov a město Rovensko pod Troskami, kde prochází v těsném sousedství s obytnou zástavbou.

Pod písm. d) je stanoveno „*Upřednostňovat využití potenciálu ploch v zastavěném území sídelních útvarů, zejména proluk a přestavbových území, před vymezováním nových zastavitelných ploch ve volné krajině, při zachování migrační propustnosti krajiny (zejména nepropojovat sídla)*. Je alarmující skutečnost, že je kladen vysoký důraz na to, aby zástavba objekty k bydlení byla co nejméně umísťována do volné krajiny a nedocházelo k propojování sídel, a přitom je v návrhu ZUR navržen severní koridor rychlostní silnice R35, která je liniovou stavbou propojující sídla, u kterých je v současné době kladen požadavek na jejich nepropojování zástavbou a navíc tato stavba snižuje migrační propustnost krajiny.

Pod písm. g) je stanoveno „*Při umísťování koridorů staveb dopravní a technické infrastruktury sledovat aspekty nenarušitelnosti spojitosti krajinných celků a jejich horizontů, zamezit fragmentaci přirozeně ucelených částí krajiny, nutně případy eliminovat*. S tímto kritériem je v rozporu návrh severního koridoru rychlostní silnice R35, který narušuje spojitost krajinných celků, rozděluje oblast krajinného rázu OKR 09 – Turnovsko – Český ráj, koridor severní zvyšuje dělicí efekt mezi dvěma částmi CHKO Český ráj, a proto byl i Studii účelnosti a proveditelnosti variant silnice R35 zpracované firmou Valbek tento vyhodnocen jako koridor s nejvyšším negativním vlivem na CHKO Český ráj.

Pod písm. h) je stanoveno „*Chránit místa výhledů, horizontů a krajinných dominant*. Studie proveditelnosti a účelnosti variant R35 zpracovaná firmou Valbek u severního koridoru přímo uvádí, že „*Citlivou otázkou je především vliv na krajinný ráz, a to zvláště z hlediska ovlivnění krajinných dominant využívaných turistickým ruchem*“. Severní koridor bude viditelný a bude tedy i znehodnocovat pohledy ze všech dominant od Turnov po hranici s Královéhradeckým krajem (Hlavatice, Valdštejn, Hrubá Skála, Trosky, Kozákov) a současně bude i pohledy na tyto krajinné dominanty znehodnocovat.

V návrhu ZUR LK je uvedeno, že pro celé území Libereckého kraje se stanovují společná kritéria a podmínky péče o krajinný ráz při rozhodování o změnách v území, které jsou cíleny na udržení pozitivních stránek krajinného rázu a eliminace negativních skutečností. Pro OKR 09 – Turnovsko – Český ráj je hlavní cíl ochrany krajinného rázu definován tak, že „*Cílem ochrany KR je eliminace možného ovlivnění investičními záměry a ke krajinnému rázu nešetrnými způsoby hospodaření. Prioritou ochrany je uchování a případná obnova jejího přírodního prostředí a zachování typického charakteru krajiny za současného rozvíjení ekologicky optimálního systému využití krajiny a jejích přírodních zdrojů*“. Návrh severního koridoru rychlostní silnice R35 je zcela v rozporu s výše citovaným cílem ochrany krajinného rázu OKR 09-Turnovsko- Český ráj, protože navrhnout v této oblasti koridor pro výstavbu rychlostní komunikace R35 je investičním záměrem, který neeliminuje ovlivnění krajinného rázu, ale naopak do oblasti s dochovaným hodnotným krajinným rázem vnáší cizorodý a nepřehlédnutelný prvek, který nenávratným způsobem krajinný ráz naruší a znehodnotí. Severní koridor silnice R35 neuchovává ani neobnovuje přírodní prostředí této oblasti a nepřispívá k zachování typického charakteru krajiny, což je v rozporu s prioritami ochrany OKR 09 stanovenými v této části ZÚR Libereckého kraje. Rychlostní komunikace v severním koridoru krajinný ráz narušuje hrubým způsobem, znehodnocuje pohled z dominanty Českého ráje hradu Trosky, zámku Hrubá Skála i ostatních turistů hojně navštěvovaných míst včetně pohledu z Kozákova.

#### Vypořádání pořizovatele k bodu 25:

V tomto bodě jde převážně o opakované argumenty podatelky, které byly již vypořádány výše. Jsou uvedeny do vztahu k zásadě č. 64, řešící obecné požadavky při ochraně krajinného rázu. A to bez ohledu na typ stavby. Je tedy zřejmé, že celou zásadu je nutné chápat komplexně jako jakousi obecnou filozofii při ochraně krajinného rázu v regionu. Vztahování jednotlivých položek ke konkrétnímu záměru budou předmětem jednání, dohod, diskuzí a prověřování. Navíc pokud jde o záměr specifický svým mezinárodním významem i celkovým rozsahem. Kromě toho je opět nutné zdůraznit, že podatelka programově nerozlišuje mezi vymezením územní rezervy a vymezením návrhové plochy. Stejně tak nerozlišuje mezi záměrem kapacitní silnice a rychlostní silnice řešené ve Studii Valbek. Všechny tyto zásadní rozdíly byly vysvětleny v předchozích bodech vypořádání. Opět je nutné upozornit i na povinnost koridor silnice vymezit vyplývající ze stavebního zákona a z PÚR 2008, přičemž obecná argumentace napadající severní koridor silnice by se z velké části mohla použít i na jakoukoli jinou variantu silnice a pozitivní vyhodnocení této námítky by tak nemohlo dopadnout jinak, než nezákonnosti ZÚR LK. S vědomím těchto uvozujících skutečností se pořizovatel vyjádří k jednotlivým výtkám v tomto bodě námítky:

a) Nerespektování základních atributů krajinného rázu: Absolutní argumentace podatelky by vedla k absurdním závěrům, že z uvedené zásady vyplývá nemožnost realizace jakékoli stavby s vlivem na krajinný ráz oblasti, tedy ve výsledku realizaci jakékoli stavby. Jak bylo konstatováno výše, případná realizace silnice S5 by v území nepředstavovala bezprecedentní bariéru, naopak by bariérový efekt intenzivní automobilové dopravy stáhla na sebe, čímž by umožnila vyváženější propojení přírodně cenných oblastí CHKO Český Ráj s přiléhajícím osídlením. Dle názoru pořizovatele nelze při hodnocení

vlivu na krajinný ráz vycházet z prosté dichotomie příroda vs. civilizační prvky. Jednotlivá sídla i dopravní stavby spoluvytvářejí krajinný ráz většiny území ČR, jejich vzájemná harmonie poté vyplývá nejen z jejich prostorových vztahů, ale i vztahů sociálních – tedy na kolik byl ten který záměr odůvodněný a pro dotčenou komunitu prospěšný. Tyto otázky budou předmětem dalšího prověřování, vymezení koridoru územní rezervy za účelem, aby se území pro případnou realizaci ochránilo, považujeme za strategicky správný krok. V tuto chvíli se domníváme, že případná realizace stavby silnice by nemusela představovat zásadní zlom krajinného rázu dané oblasti a základní atributy předmětné krajiny mohou být zachovány.

c) Nerespektování cenných urbanistických a architektonických znaků sídel: Tuto námitku musíme jako celek odmítnout, koridor kapacitní silnice není nic, co by mělo být posuzováno v rámci daného pokynu. Ten se týká ochrany urbanistických a architektonických hodnot sídla, těleso nové silnice nepovažujeme za záměr srovnatelný, jde o lineární, dynamickou stavbu doplňující zástavbu měst na zcela jiné úrovni.

d) Nevyužití již zastavěných ploch: Tento argument je nutné jednoznačně odmítnout. Jedním ze základních účelů koridoru kapacitní silnice S5 je ulehčit obcím na I/35 od automobilové dopravy. Vyhledáváním trasy v jejich zastavěném území (popř. v zastavěném území jiných obcí) by vedlo k naprosto nevyhovujícím řešením.

g) Fragmentace krajiny: Již výše bylo vyhodnoceno, že koridor silnice je umístěn podél zastavěného pásu, případná realizace silnice S5 by v území nepředstavovala bezprecedentní bariéru, naopak by bariérový efekt intenzivní automobilové dopravy stáhla na sebe, čímž by umožnila vyváženější propojení přírodně cenných oblastí CHKO Český ráj s přiléhajícím osídlením.

h) Vliv na pohledové dominanty: Obecný vliv na krajinný ráz byl vyhodnocen výše, dále doplňujeme, že dotčený orgán na úseku památkové péče nevznnesl proti severnímu koridoru žádné výhrady. Koridor kapacitní silnice je veden ve větší vzdálenosti než je stávající I/35 od těchto památek, takže přenesení dopravy na nový koridor by z tohoto hlediska mělo spíše pozitivní vliv.

#### **Námítka č. 94, bod. 26:**

**26. Návrh severního koridoru silnice R35 je v rozporu se specifickými kritérii a podmínkami při plánování změn v území a rozhodování o nich, které jsou stanoveny pro OKR 09 – Turnovsko – Český ráj, navíc je logický rozpor mezi jednotlivými kritérii.**

**Odůvodnění:** U OKR 09 – Turnovsko – Český ráj pod písm. b) stanoveno „*uchování typického charakteru krajiny, postupná obnova přírodního prostředí v narušených částech*“. S tímto kritériem je v rozporu návrh severního koridoru rychlostní silnice R35, který neuchovává typický charakter krajiny, narušuje mj. všechny hodnoty krajinného rázu uvedené u OKR 09. Návrh severního koridoru rychlostní silnice R35 nepřispívá k postupné obnově přírodního prostředí v narušených částech, ale naopak narušuje dosud zachovanou harmonicky utvářenou krajinu v této oblasti i její krajinné dominanty, vnáší do území stavbu, která svoji velikostí vytvoří v této cenné krajině novou a největší negativní dominantu, které bude viditelná ze všech pohledové významným míst této oblasti.

Mezi specifickými kritérii a podmínkami při plánování změn v území a rozhodování o nich je pod písm. d) uvedeno, že „*případně umístění úseku silnice R35 do prostoru POKR Podkozákovo, Niva Jizery a Modřické-Všeň, údolí Libuňky, Turnov – Pěčín bude podmíněno realizací kompenzačních opatření eliminujících dopady na krajinný ráz*“. Toto kritérium je v logickém rozporu s výše citovaným úkolem uvedeným pod písm. b), protože

pokud je stanoveno kritérium pro rozhodování v území „*uchování typického charakteru krajiny, postupná obnova přírodního prostředí v narušených částech*“, tak není pro stejné území možné současně připustit umístění rychlostní silnice R35. Veškerá opatření, která jsou v souvislosti se stavbou rychlostní komunikace možná učinit za účelem omezení dopadů na krajinný ráz jsou buďto zářezy nebo doprovodná zeleň u komunikace. Toto jsou zcela neadekvátní opatření, která nemohou v žádném případě kompenzovat narušení tak cenné krajiny Českého ráje, která je celistvým územím od Kozákova po Trosky a tedy jakékoliv její podélné rozdělení rychlostní komunikací i při použití zářezů atd. bude poškozovat Český ráj a veškerá tato kompenzační opatření budou včetně silničního tělesa, viditelná ze všech vyhlídek Českého ráje. Například mimoúrovňové křižovatky, které budou mj. součástí stavby severního koridoru silnice R35, jsou nepřehlédnutelnou plochou v krajině, kterou nelze žádným opatřením vykompenzovat.



Pod písm. e) je stanoveno kritérium „ochrana území před nadměrným rekreačním a sportovním zatížením“, které působí absurdně ve srovnání s výše uvedeným kritériem pod písm. d), neboť negativní dopady z nadměrného rekreačního a sportovního zatížení OKR 09 jsou zcela zanedbatelné v porovnání s negativními dopady severního koridoru rychlostní silnice R35. Na rozdíl od rekreačních a sportovních aktivit, které lze snadno korigovat, usměrňovat (např. zákazy vstupu, vjezdu atd.) je výstavba silnice R35 záměrem, který je neodstranitelný a při svém zprovoznění již prakticky jakkoliv neomezený, neboť na rychlostní silnici nelze omezovat množství projíždějících vozidel, vjezdy vozidel atd.

V ZÚR LK je u této oblasti deklarován požadavek na snižování dopravního přetížení území a „potřeba optimalizace využívání území a regulace urbanizační zátěže území aktivitami, které jsou šetrné k přírodnímu a kulturnímu prostředí“, což je v přímém rozporu s návrhem severního koridoru silnice R35. Severní koridor silnice R35 zvyšuje dopravní zatížení území a výstavba i vlastní užívání rychlostní silnice není aktivitou šetrnou k přírodnímu a kulturnímu prostředí v bezprostřední blízkosti takto cenné lokality.

#### Vypořádání pořizovatele k bodu 26:

K první námitce dodáváme, že vliv na krajinný ráz je vyhodnocen v předchozím bodu námitky a názor pořizovatele je uplatnitelný i vůči konkrétnějším pokynům týkající se dotčené oblasti krajinného rázu. Právě ty jsou v bodě d) textu Návrhu ZÚR LK doplněny konkrétními požadavky vztahující se na určité území, tak jak vzešlo z vyhodnocení zpracovatele, pořizovatele a jednání s dotčenými orgány. Nepovažujeme za rozpor, pokud je obecná zásada detailně rozpracována vůči konkrétnímu záměru v konkrétním místě. Námitky týkající se konkrétního technického řešení komunikace jsme nutné v této fázi pořizování odmítnout. Srovnání turistických aktivit přímo v území (pohyb pěších turistů, cyklistů, horolezců v lesích, po skalách, budování zázemí pro cestovní ruch apod.) s výstavbou kapacitní silnice nepovažujeme za akceptovatelné. Jde o naprosto odlišné aktivity v území s naprosto odlišným vlivem na přírodní hodnoty a nepovažujeme za rozpor, pokud je do území umístěn koridor územní rezervy pro kapacitní silnice a stejně tak je regulován rozvoj cestovního ruchu.

Koridor silnice S5 je v dokumentaci prověřován především s cílem stáhnout na sebe tranzitní dopravu z dotčeného území a umožnit její rychlý průjezd. Z toho důvodu nelze považovat návrh koridoru za rozporný s požadavkem snižovat dopravní zatížení a civilizační tlak na území. Dle Studie od firmy Valbek i stanoviska Ministerstva dopravy by byl efekt severního koridoru silnice S5 na dopravu v dotčených obcích výrazně pozitivní, šetrnost koridoru ke kulturnímu prostředí dotčené oblasti je tímto podpořena.

#### Námitka č. 94, bod. 27:

27. Návrh severního koridoru rychlostní silnice R35 je v rozporu se zásadou Z65 *Územní rozvoj realizovat v souladu se základními krajinnými typy dle převládajících způsobů využití* i s kritérii a podmínkami pro plánová změny v území, které jsou stanoveny pro lesozemědělské krajiny.

**Odůvodnění:** Oblast Českého ráje, tj. oblast od Kozákova po Trosky je oblastí, kde převládajícím způsobem využití území je trvalé bydlení a rekreace a s tím spojené aktivity přednostně zaměřené na zemědělství, cestovní ruch a drobné podnikání. V této oblasti není rozvíjen průmysl a díky tomu tato oblast není z urbanistického i krajinářského hlediska znehodnocena industriálními objekty. Pro současné, výše uvedené, převládající způsoby využití území není třeba do území umísťovat stavbu rychlostní silnice R35 a tím také významně negativně ovlivnit současné způsoby využití území a tím zhoršovat mj. i ekonomickou situaci obyvatel území.

Severní koridor silnice R35 je převážně navržen v krajinném typu definovaném v návrhu ZÚR Libereckého kraje jako „Lesozemědělské krajiny“. V Kritériích a podmínkách při povolování změn v území a rozhodování o nich je stanoven požadavek „b) Respektovat sídelní struktury, jejich přírodní a urbanistické hodnoty“ a „c) Zachování případně obnova harmonického vztahu sídel a volné krajiny – respektování přírodních i urbanistických hodnot“. Severní koridor silnice R35 je záměrem, který nerespektuje sídelní struktury, protože je navržen např. i v nezastavěném a nezastavitelném území obcí, kterými prochází, a

to zejména poté kdy opustí katastr města Turnov a dále pokračuje k hranici s Královéhradeckým krajem. Území Českého ráje je charakteristické roztroušenou zástavbou a záměr propojení této zástavby tak objemově výraznou stavbou, jako je severní varianta koridoru silnice R35 tuto urbanistickou strukturu osídlení zcela znehodnocuje a poškozuje. Navíc všechna sídla v tomto území jsou v současné době dostatečně dopravně dostupná současnou hustou silniční sítí i železniční sítí, což je mj. i v celém návrhu ve všech jeho částech ZÚR LK zmiňováno. Severní koridor silnice R35 nepřispívá k harmonickému vztahu sídel a volné krajiny, protože jak sídla, tak volnou krajinu poškozuje a narušuje jejich vazby.

*Pod písmenem e) je stanoveno kritérium "Změny využití území nesmí narušit relativní vyváženost kulturní krajiny nebo zabránit dosažení vyváženého stavu". K tomu namítáme, že severní koridor silnice R35 je změnou využití území, která narušuje vyváženost kulturní krajiny a brání dalšímu dosahování vyváženého stavu.*

I v Odůvodnění návrhu ZÚR LK je jako příklad možného ohrožení tohoto krajinného typu mj. uvedena „likvidace nelesní zeleně, záměry situované mimo zastavěná a zastavitelná území a „necitlivé způsoby zástavby vč. krajinné cizorodých, nadměrných a architektonicky nevhodných prvků vč. vnášení nových negativních krajinných dominant“ a nerespektování zájmů ochrany přírody a krajiny“. Návrh severního koridoru rychlostní silnice R35 všechna výše citovaná ohrožení tohoto krajinného typu způsobí.

### Vypořádání pořizovatele k bodu 27:

Jde o opakující se argumentaci podatelky týkající se vlivu silnice na krajinný ráz oblasti. Je tedy nutné opět odkázat na vyhodnocení provedené v bodu 18. Jednotlivá sídla i dopravní stavby spoluvytvářejí krajinný ráz většiny území ČR, jejich vzájemná harmonie poté vyplývá nejen z jejich prostorových vztahů, ale i vztahů sociálních – tedy na kolik byl ten který záměr odůvodněný a pro dotčenou komunitu prospěšný. Tyto otázky budou předmětem dalšího prověřování, vymezení koridoru územní rezervy za účelem, aby se území pro případnou realizaci ochránilo, považujeme za strategicky správný krok.

K tomu doplňujeme ve vztahu k vymezení krajinných typů, že toto vymezení bylo provedeno na podkladu krajinářského členění Löw a spol., s.r.o. Brno (Metodika MŽP ČR – Typologie české krajiny) se zohledněním místních znalostí zpracovatele ZÚR LK. Vymezení krajinných typů dle uvedeného kritéria tvoří cca homogenní celky v širších vztazích, kdy v případě dílčích územních jednotek řešených územními plány se může jednat o nereprezentativní charakteristiky. Tyto základní krajinné typy jsou podkladem pro vymezování jednotek krajinného rázu (oblast krajinného rázu, podoblast KR, místo KR).

Stanovení charakteristik, kritérií a podmínek využívání území krajinných typů je provedeno v intencích Evropské úmluvy o krajině, kde prioritním pohledem je „vnímání krajiny jejím obyvatelem“. Tím se tedy vracíme k argumentaci výše, kdy je nutné zpochybnit jednoznačné závěry podatelky námítky na negativní vliv případné silnice na krajinný ráz. Hodnocení krajinného rázu zahrnující realizovaný záměr by se v daném případě vytvářel inherentně s vnímáním dané realizace místními občany i další širší veřejností.

### Námítka č. 94, bod. 28:

**28. Návrh severního koridoru silnice R35 je v rozporu s úkoly pro územního plánování stanovenými pro lesozemědělské krajiny.**

**Odůvodnění:** V úkolech pro územní plánování je stanoveno „b) Vytvářet podmínky pro územní rozvoj v harmonickém vztahu sídelní struktury a volné krajiny“. S tímto úkolem je v rozporu návrh severního koridoru silnice R35, protože tato stavba nevytváří podmínky pro územní rozvoj v harmonickém vztahu sídelní struktury a volné krajiny. Sídelní strukturu od volné krajiny svým bariérovým efektem odděluje. Sídelní strukturu oblasti, ve které je severní koridor navržen, poškozuje, např. v Turnově průchodem přes Mašov, Pelešany a Kamenec, kde narušuje obytné části města, to samé platí i při průchodu městem Rovensko pod Troskami v těsném sousedství s obytnou částí města a se současnou rozvojovou plochou pro výstavbu objektů k trvalému bydlení v lokalitě u fotbalového hřiště, kterou zcela od volné krajiny odděluje.

*Dalším úkolem je v bodě c) „Nezakládat nová odloučená sídla ve volné krajině“. Proti tomuto úkolu by nebylo nutné nic namítat, pokud by návrh ZÚR LK neobsahoval severní koridor silnice R35, který je natolik cizorodým prvkem ve volné krajině a s tak velkým negativním vlivem nejen na krajinu, ale i na všechny složky životního prostředí, že jeho negativa nikdy nepřesáhne ani zakládání nových odloučených sídel ve volné krajině.*

Je spodivem, že v úkolech pro územní plánování není vůbec stanoven úkol chránit lesozemědělskou krajinu, zejména v tak krajinářsky významné oblasti jakou je oblast Český ráj (území od Kozákova po Trosky), před umísťováním nových liniových staveb dopravní infrastruktury takového rozsahu a s takovými negativními dopady na území a život obyvatel, jako je rychlostní silnice R35. Požadujeme tento úkol do návrhu ZÚR LK doplnit.

#### Vypořádání pořizovatele k bodu 28:

K námitce konstatujeme, že průchodnost krajiny a detailní začlenění stavby silnice není předmětem ZÚR LK, které v měřítku 1:100 000 umísťují do území koridor územní rezervy. I když je realizace každé liniové stavby dopravní infrastruktury spojena s rizikem fragmentace krajiny, existuje mnoho možností, jak předmětný efekt minimalizovat. Jedná se např. o využití podchodů, nadchodů, tunelových částí silnice apod. Úkol lze tedy splnit na úrovni územního plánu a na projektové úrovni.

K opakovanému srovnávání sídel ve volné krajině a silnice jsme se již vyjádřili výše v bodu 23 a opakujeme tedy, že takové srovnání naprosto odmítáme, jde o typy záměrů s nesrovnatelným významem a také naprosto nesrovnatelným územním dopadem.

V ZÚR LK je nyní krajina chráněna především v kapitole F. Vymezení cílových charakteristik krajiny. Na celkem 13 stránkách jsou zde vymezeny jednotlivé oblasti krajinného rázu, krajinné typy, stupně ochrany krajinného rázu a tomu odpovídající pokyny. V rámci zásady č. 65 je vymezen i krajinný typ „lesozemědělské krajiny“ včetně stanovených kritérií, podmínek a úkolů pro územní plánování. Požadavek na doplnění podmínek ochrany lesozemědělské krajiny tak odmítáme.

#### Námítka č. 94, bod. 29:

29. Nesouhlasíme s tím, že ve výkresu oblastí se shodným krajinným typem je jako unikátní a význačný krajinný typ vyznačeno pouze území vymezené de facto hranicí tvořící stávající silnice I/35 a začleněné do CHKO Český ráj, a přitom většina historicky vymezené oblasti nazývané Český ráj, která představuje území od Kozákova po Trosky a Sobotecko vůbec není zahrnuto mezi význačné krajinné typy.

**Odůvodnění:** Český ráj je nutné chápat jako celou historicky danou oblast od Kozákova po Trosky a Sobotecko. Jedná se o krajinářský fenomén uznávaný i na mezinárodní úrovni. Žádáme, aby bylo celé území od Turnova po Kozákov a Trosky až k hranici s Královéhradeckým krajem zařazeno mezi význačné krajinné typy. Nепroste nedocení hodnot krajiny Českého ráje v této oblasti považujeme za záměrný krok k tomu, aby do této oblasti byl navržen severní koridor rychlostní silnice R35.

#### Vypořádání pořizovatele k bodu 29:

Jak bylo uvedeno výše, vymezení jednotek krajinné typologie je provedeno na podkladu krajinářského členění Löw a spol., s.r.o. Brno (Metodika MŽP ČR – Typologie české krajiny) se zohledněním místních znalostí zpracovatele ZÚR LK. Vymezené krajinné typy dle uvedeného kritéria tvoří cca homogenní celky v širších vztazích, kdy v případě dílčích územních jednotek řešených územními plány se může jednat o nereprezentativní charakteristiky. Tyto základní krajinné typy jsou podkladem pro vymezování jednotek krajinného rázu (OKR, POKR a MKR).

Stanovení charakteristik, kritérií a podmínek využívání území krajinných typů je provedeno v intencích Evropské úmluvy o krajině, kde prioritním pohledem je „vnímání krajiny jejím obyvatelem“.

Co se týká konkrétního vymezení oblastí krajinného typu, zpracovatel vycházel z historické existence civilizačního koridoru mezi severní a jižní částí Českého Ráje. Z toho důvodu tuto oblast mezi oblastmi s význačným krajinným typem nezařadil. Území kolem stávající silnice I/35 se výrazně charakterově odlišuje od samotných oblastí CO Český Ráj. Existuje v nich poměrně výrazný hospodářský rozvoj, včetně výrobních aktivit, je hustě zastavěno a intenzivně využíváno. Jeho ochranu nelze slučovat s oblastmi samotné CHKO Český Ráj, která se vyznačuje diametrálně odlišnými charakteristikami – přírodní prostředí s význačnými přírodními hodnotami, bez intenzivních civilizačních prvků.

#### Námítka č. 94, bod. 30:

30. V části A.1.2. Koordinace ZÚR LK s ÚPD sousedních krajů a států v odstavci Dopravní vazby nesouhlasíme s tvrzením, že „Koncepte rozvoje silniční sítě v Libereckém kraji je v souladu s PÚR ČR založena na realizaci kvalitního připojení na evropské koridory, které vyřeší dostavba rychlostní silnice R35 směrem na Moravu (Turnov – Jičín – Hradec Králové – Olomouc“.

**Odůvodnění:** PÚR ČR v úseku Turnov – Jičín vůbec nepočítá s výstavbou rychlostní silnice, ale označila tuto stavbu jako „kapacitní silnici S5“ a v souvislosti s touto stavbou uložila úkol Ministerstvu dopravy, Ministerstvu pro místní rozvoj a Ministerstvu životního prostředí ve spolupráci s dotčenými kraji na základě územní studie vybrat v oblasti Mnichovo Hradiště – Rádelský Mlýn – Úlibice koridor pro tuto kapacitní silnici S5. Z hlediska naplňování PUR tedy pro Liberecký kraj nevyplyvá požadavek na vyhledávání koridoru pro realizaci rychlostní silnice R35.

V současné době neexistuje žádná územní studie, která by byla pro výběr koridoru kapacitní silnice S5 zpracována tak, jak požaduje PUR ČR. Studie účelnosti a proveditelnosti variant silnice R35 zpracovaná firmou Valbek není územní studií uváděnou v PUR. Výše uvedená ministerstva dosud žádný koridor pro silnici R35 nevybrala ani se nekonala žádná příslušná jednání v této věci s dotčenými kraji. V současné době je Liberecký kraj jedním z krajů, které jsou nejlépe dopravně přístupné, a to i v jeho okrajových částech. Již v současné době je Liberecký kraj propojen na evropské koridory, a to stávající sítí rychlostních silnic a silnic I. třídy, které svoji kapacitou plně vyhovují a dostačují. Dle výsledků sčítání dopravy provedeného RSD na silnicích ČR v roce 2010 je prokázáno, že v Libereckém kraji není problémem kapacita silniční sítě. Navíc v celé ČR došlo od roku 2005 ke stagnaci počtu vozidel projíždějících na silniční síti a tento trend tedy nezakládá důvod jakkoliv posilovat silniční síť v Libereckém kraji, a to zejména směrem na Moravu, kde došlo k výraznému poklesu vozidel projíždějících po stávající silnici I/35 z Turnova směrem na Hradec Králové. Stávající silnice I/35 je i v současné době součástí evropských koridorů.

#### Vypořádání pořizovatele k bodu 30:

Vzhledem k tomu, že z PÚR ČR vyplývá, že v úseku Úlibice – Mnichovo Hradiště/Rádelský Mlýn nejsou dosud stanoveny parametry silnice, bude na základě tohoto bodu námitky upraveno vymezení silnice R35 na úsek (Jičín – Hradec Králové – Olomouc). ZÚR LK nepovažuje Studii proveditelnosti a účelnosti silnice R35 za územní studii uloženou v PÚR ČR. Blíže je tato skutečnost uvedena v bodě 1, oddíl A)

#### Námítka č. 94, bod. 31:

31. V části A.1.2. Koordinace ZUR LK s ÚPD sousedních krajů a států v odstavci Dopravní vazby nesouhlasíme s tvrzením, že „Plánované záměry na silniční síti vymezené v ZÚR LK vychází z celkové dlouhodobě sledované koncepce silniční sítě MD ČR“, protože toto tvrzení nemá oporu v koncepcích silniční sítě ČR.

**Odůvodnění:** Ministerstvo dopravy zpracovalo dokument Strategie dopravy jako nevyhnutelná součást rozvoje České republiky do roku 2025 (tzv. Superstrategie dopravy), kde se s výstavbou silnice R35 v úseku Turnov – Úlibice minimálně do roku 2025 vůbec nepočítá. S odkazem na současnou koncepci dopravy v České republice tedy není prokázán státní zájem na vybudování R35 v úseku Turnov – Úlibice a tedy plánovaný záměr výstavby silnice R35 v tomto úseku vymezený v ZÚR LK nevychází z dlouhodobě sledované koncepce silniční sítě MD ČR. Navíc v souladu s ustanovením § 42 zákona č. 183/2006 Sb., o územním plánování a stavebním řádu, v platném znění je krajský úřad povinen nejpozději do dvou let po vydání zásad územního rozvoje předložit zastupitelstvu kraje zprávu o jejich uplatňování v uplynulém období a na základě požadavků uvedených v této zprávě se zpracovává nový návrh zásad územního rozvoje, což znamená, že každé dva roky se provádí aktualizace těchto zásad dle aktuálních požadavků obcí a dotčených orgánů. Pokud koncepce dopravy ČR s výstavbou silnice R35 v úseku Turnov – Úlibice nepočítá do roku 2025 a zásady územního rozvoje se aktualizují každé dva roky, tak v současné době tedy vůbec není důvod do jejich návrhu zanášet koridor pro rychlostní silnici R35. Pokud bude návrh zásad územního rozvoje Libereckého kraje schválen v letošním roce, tak do roku 2025 dojde ještě 7x k jejich aktualizaci.

#### Vypořádání pořizovatele k bodu 31:

Jde o opakovaný argument, který se týká tzv. superstrategie dopravy. S touto námitkou jsme se již kompletně vypořádali v bodě 1, oddíle C).

#### Námítka č. 94, bod. 32:

32. V části A.1.2. Koordinace ZUR LK s ÚPD sousedních krajů a států v odstavci Dopravní vazby je rozpor mezi prioritami týkajícími se železniční a silniční dopravy, neboť navržené záměry si konkurují, odporují deklarovaným principům na podporu železniční dopravy a dalších ekologicky šetrných způsobů přepravy.

**Odůvodnění:** V odstavci Dopravní vazby je uvedeno, že „Na stávajících železničních tratích ve směru z Liberce na Ústí nad Labem a Hradec Králové se navrhuje optimalizační opatření, umožňující zvýšení propustnosti a traťové rychlosti. Prioritou je dosažení kvalitního železničního spojení hlavních center osídlení, zejména s Prahou a sousedními krajskými městy“. K tomu namítáme, že pokud Liberecký kraj považuje za prioritu zkvalitnění železniční dopravy ve směru na Hradec Králové je zcela neopodstatněné uvažovat současně o výstavbě nové kapacitní silnice v tomto směru. Železniční doprava by měla být podporována jako levnější, ekologičtější a efektivnější způsob přepravy osob a zboží. Návrh výstavby kapacitní silnice S5 příp. R35 je tedy v rozporu s výše uvedenou prioritou.

#### Vypořádání pořizovatele k bodu 32:

Prioritou P10 v ZÚR LK je zajištění kvalitního dopravního napojení LK na evropskou dopravní síť, kvalitní propojení LK s okolními regiony a zlepšení dostupnosti Liberce ze všech částí kraje. V tomto smyslu nelze souhlasit s tvrzením, že prioritou kraje je pouze rozvoj železniční dopravy. Vymezení kapacitní silnice S5 není tedy v rozporu s prioritami ZÚR LK.

Optimalizační opatření na železniční trati ve směru Liberec – Hradec Králové a vedení kapacitní silnice v koridoru S5 sledují vymezenou rozvojovou osu ROS2 Turnov - hranice kraje – Jičín – Hradec.

Zkvalitnění a rozvoj silniční a železniční dopravy sleduje upevnění integrity kraje a současně integraci v republikových a středoevropských vazbách, v daném případě zejména posílení hospodářských a společenských vazeb mezi krajskými rozvojovými oblastmi Liberec a Hradec Králové s krajskými metropolemi v rámci NUTS2.

Návrh ZÚR LK před společným jednáním obsahoval modernizaci a optimalizaci železničních tratí s přesahem do Královéhradeckého kraje. ZÚR Královéhradeckého kraje neobsahuje záměr modernizace či optimalizace železničních tratí s vazbou na Liberecký kraj a to z důvodu, že není známa výsledná varianta projektu „Modernizace železničního spojení mezi Euroregionem Nisa a Hradcem Králové“, vyplývající ze „Studie proveditelnosti železničního propojení Euroregionu Nisa s Prahou a Hradcem Králové“ (Arteca/Sudop Praha 2004). Jednotlivé varianty vedení tohoto záměru jsou sice obsahem Územně analytických podkladů Královéhradeckého kraje (dále jen „ÚAP KHK“), ale na základě dohody s Ministerstvem dopravy ČR, bude tento záměr obsahem Zásad Královéhradeckého kraje v rámci jejich aktualizace teprve poté, co bude známa výsledná varianta vedení této železniční tratě. Záměry modernizace a optimalizace železničních tratí byly ukončeny v Libereckém kraji. Koordinace vzájemných vazeb bude dále sledována. (viz *Odůvodnění kap. G, podkap. D*)

Při koordinaci rozvoje Libereckého kraje a Královéhradeckého kraje v následném období bude důležité nadále koordinovaně prověřovat vedení odpovídajícího železničního spojení pro zkrácení vzájemné časové dostupnosti správních center obou krajů.

#### Námítka č. 94, bod. 33:

**33. V části F. Vyhodnocení souladu ZÚR LK s cíli a úkoly územního plánování nesouhlasíme s tvrzením, že „ZÚR LK v souladu s PUR ČR (2008) vytvářejí předpoklady pro udržitelný rozvoj území, který uspokojuje potřeby současné generace, aniž by ohrožoval podmínky života generací budoucích“.**

**Odůvodnění:** Návrh severního koridoru rychlostní silnice R35 je záměrem, který ohrožuje podmínky života budoucích generací v obcích, kterými tento koridor prochází, protože vnáší dopravní zátěž do míst, kde dosud doprava není problémem např. částí města Turnov Mašov, Pelešany, obce Žemov, Rovensko pod Troskami atd.

Návrh koridorů pro výstavbu rychlostní silnice R35 příp. kapacitní silnice S5 obsažený v návrhu zásad územního rozvoje Libereckého kraje, je záměrem, který má ze všech navržených záměrů v ZÚR největší dopad na území, které je koridory dotčeno, a to nejen svojí rozlohou, ale i veškerými negativními dopady na životní prostředí a obyvatele. Ochrana všech tří koridorů je významným limitem pro využití území dotčených obcí, kde některé z obcí jsou tímto záměrem prakticky paralyzovány v jakémkoliv budoucím rozvoji např. Žemov, Rovensko pod Troskami, atd.

#### Vypořádání pořizovatele k bodu 33:

V Návrhu ZÚR LK jsou definována opatření k minimalizaci nebo předcházení negativních vlivů na životní prostředí v podobě úkolů územního plánování. Dále jsou přímo některé zásady nebo priority územního plánování formulovány ve smyslu ochrany nebo zlepšování kvality životního prostředí.



Zde jsou uvedeny vybrané příklady:

ROS2 kritéria a podmínky pro změny v území:

- c) Koordinovat systémy dopravní infrastruktury nezbytně umístěné v území s ohledem na užitnou kvalitu a ochranu a rozvoj hodnot území:
  - zajistit vyšší kvalitu dopravy, zvýšení přepravní rychlosti a atraktivity veřejné hromadné dopravy,
  - řešit nejméně konfliktní řešení průchodu dopravních tras v zastavěném i nezastavěném území s ohledem na ochranu přírody a krajiny.
- d) Zohlednit pohledovou exponovanost významných přírodních a kulturních památek.

Každé řešení nových dopravních staveb ovlivní kvalitu přírodních a životních podmínek v dotčeném území. Míru negativních vlivů musí omezit kvalita konkrétních projektů.

Přínosy a dopady dopravních staveb nadmístního významu je třeba posuzovat ve vyváženém kontextu širších souvislostí udržitelného rozvoje. V tomto pohledu nelze vnímat pouze negativní vlivy ale zvažovat též co a komu tyto stavby přinesou. Upevnění integrity kraje a integrace LK v republikových a středoevropských vazbách rozvojem silniční a železniční dopravy patří nepochybně k pozitivním vlivům. Nezpochybnitelně pozitivním vlivem bude navrhované vymístění dosavadní dopravní zátěže z obytných zón do obchvatů předmětných obcí.

V námitce zmiňovaná paralyzace rozvoje dotčených obcí v jakémkoliv budoucím rozvoji v souvislosti s koridorem kapacitní komunikace S5 je mylná. Koridor je veden obchvaty obytných území ve smyslu eliminace negativních dopadů z dopravy při průtahu stávající silnice I/35 jádrovými polohami obcí.

Územní ochrana všech tří koridorů je požadavkem Ministerstva životního prostředí. Na základě veřejného projednání v souladu se stanovisky dotčených orgánů, bude tzv. superseverní varianta ze ZÚR LK vypuštěna.

**Námitka č. 94, bod. 34:**

34. Návrh severního koridoru silnice R35 je v rozporu s hodnocením rozvojových předpokladů obcí, po jejichž území prochází uvedenými v odůvodnění ZÚR LK v kapitole „Ad. B. Zpřesnění vymezení rozvojových oblastí a rozvojových os vymezených v PUR ČR (2008) a vymezení dalších rozvojových oblastí a rozvojových os se zvýšenými požadavky na změny v území, které svým významem přesahují území více obcí“.

**Odůvodnění:** V odstavci Rozvojové předpoklady je Rovensko pod Troskami zařazeno jako území s podprůměrnými a nejhoršími rozvojovými předpoklady, a přesto je do tohoto území navržen severní koridor rychlostní silnice R35, což je v přímém rozporu s dalšími textem kde je uvedeno, že zvýšené požadavky na změny území jsou v územích s nejlepšími a nadprůměrnými předpoklady rozvoje, která jsou proto zařazena mezi rozvojové oblasti, do kterých jsou přednostně umísťovány mj. ekonomické aktivity nadmístního významu.

Rychlostní silnice R35 je záměrem nadmístního významu, a proto by měl být v souladu s výše uvedenou kapitolou Ad.B. umístěn přednostně do území s nejlepšími a nadprůměrnými předpoklady rozvoje, což nejlépe splňuje superseverní varianta, která vede přes největší počet území obcí, zařazených v návrhu Zásad územního rozvoje Libereckého kraje jako území s nadprůměrnými předpoklady rozvoje (Železný Brod, Semily) nebo s průměrnými předpoklady rozvoje (Rychnov u Jablonce nad Nisou, Lomnice nad Popelkou). Severní varianta koridoru silnice R35 je vedena, krom Turnova, v celé své trase v území s podprůměrnými předpoklady rozvoje, což je v rozporu s požadavky na umísťování aktivit nadmístního významu uvedenými v této kapitole.

**Vypořádání pořizovatele k bodu 34:**

Koridor kapacitní silnice S5 prioritně splňuje zajištění dopravních vazeb mezi Libereckým a Královéhradeckým krajem, není vymezován jako důsledek rozvoje jednotlivých obcí dotčených koridorem.

Kvalitní dopravní propojení rozvojových oblastí je pro další rozvoj jejich hospodářského, obytného i rekreačního potenciálu (včetně rozvoje cestovního ruchu) klíčové. Vazba na dálnice nebo rychlostní silnice atraktivitu území výrazně zvyšuje z hlediska intenzity rozvoje a efektivity vložených investic.

Navrhované upřednostnění tzv. superseverního koridoru je z hlediska ekologického, ekonomického i dopravního méně vhodné. Tato skutečnost je zřejmá ze zpracované „Studie proveditelnosti a účelnosti silnice R35“.

**Námitka č. 94, bod. 35:**

35. Návrh severního koridoru silnice R35 je v rozporu s kapitolou B1. rozvojové oblasti, odůvodnění zásady Z1, kde je tvrzeno, že u ROB1 Rozvojová oblast Liberec je „prorůstovým faktorem připravované propojení R35 s Hradcem Králové a Pardubicemi“.

**Odůvodnění:** Navržený severní koridor pro výstavbu silnice R35 nepředstavuje žádný prorůstový faktor pro rozvojovou oblast Liberec, protože vede mimo obce zařazené do této rozvojové oblasti a napojení těchto obcí na silnici R35 v severním koridoru je možné ve městě Turnov nebo na mimoúrovňové křižovatce v obci Žernov, která je vzdálena např. od Železného Brodu a Semil cca 15 km. Pokud tedy má být silnice R35 prorůstovým faktorem pro ROB1, nelze ji navrhovat v severním koridoru. Železný Brod a Semily přímo napojují superseverní koridor silnice R35.

**Vypořádání pořizovatele k bodu 35:**

ZÚR LK upřesňují vymezení rozvojové oblasti republikového významu ROB1 Liberec (OB7 Liberec dle PÚR ČR 2008) na úroveň správních obvodů zahrnutých obcí podle zjištěných podmínek Libereckého kraje.

Prorůstovým faktorem ROB1 Liberec (OB7 Liberec dle PÚR ČR 2008) je existující propojení trasami rychlostních silnic R10 a R35 s rozvojovou oblastí OB1 Praha a návrh optimalizace propojení s dalšími rozvojovými oblastmi republikového významu: Hradec Králové / Pardubice, OB6 Ústí nad Labem a se sousedními státy Německo a Polsko v souladu s prioritou P10 ZÚR LK (zajistit kvalitní dopravní napojení Libereckého kraje na evropskou dopravní síť, kvalitní propojení Libereckého kraje s okolními regiony a zlepšení dostupnosti Liberce ze všech částí kraje).

Koridor kapacitní silnice S5 je součástí tohoto systému na trase R35.

ZÚR LK vymezují další rozvojové oblasti nadmístního významu, ve kterých se projevují zvýšené požadavky na změny v území, které svým významem přesahují území více obcí (v daném případě Semily – Železný Brod) a tyto jsou k nadřazené dopravní síti republikového (popř. mezinárodního) významu připojeny sítí silnic I. a II. třídy.

Kvalitní dopravní propojení rozvojových oblastí je pro další rozvoj jejich hospodářského, obytného i rekreačního potenciálu (včetně rozvoje cestovního ruchu) klíčové. Vazba na dálnice nebo rychlostní silnice atraktivitu území výrazně zvyšuje z hlediska intenzity rozvoje a efektivity vložených investic

#### **Námítka č. 94, bod. 36:**

**36.** Odůvodnění zásady Z2 trpí logickými rozpory, protože u průmyslově rozvíjejících se oblastí se vůbec nenavrhuje výstavba nových silnic a do oblastí bez předpokladů průmyslového rozvoje se výstavba nové rychlostní silnice navrhuje. Superseverní koridor silnice R35 vůbec není u rozvojových oblastí, kterých se týká, uveden.

**Odůvodnění:** U ROB2 Rozvojová oblast Česká Lípa – Nový Bor je uvedeno, že „*město Česká Lípa má vysoký rozvojový potenciál průmyslu, včetně zainvestovaných průmyslových ploch. Jsou zde lokalizovány nové progresivní podniky s vazbou na evropský a světový a to zejména automobilový průmysl*“, a že „*Město Nový Bor patří mezi nejrozvinutější oblasti Libereckého kraje s převažujícím strojírenstvím a sklárstvím, disponuje rozvojovými plochami pro podnikatelské zóny*“. Přestože je u ROB2 konstatováno, že zde dochází k průmyslovému rozvoji, není do této oblasti navržena žádná nová silnice vyššího řádu např. silnice rychlostní, ale je naopak vyzdvihováno výhodné současné napojení oblasti na silnice I. tříd, což je naprosto opačný přístup než jaký byl ze strany ZÚR LK zvolen ve vztahu k ROB3 Rozvojová oblast Turnov. Přestože je ROB3 Turnov hodnocena jako oblast s dobrou dopravní dostupností a navíc je, na

rozdíl od ROB2 Česká Lípa – Nový Bor, napojena na všechna významná okolní centra nejen silnicemi I. třídy, ale i rychlostní silnicí R10, tak je přesto do této oblasti navrhován severní koridor rychlostní silnice R35.

U ROB4 Rozvojová oblast Semily – Železný Brod je sice konstatováno, že se jedná o oblast s „*méně výhodnou dopravní dostupností*“, a že „*nabízí řadu zainvestovaných původních průmyslových ploch*“, ale zcela zde chybí zmínka o tom, že dopravní dostupnost oblastí zlepšuje návrh superseverního koridoru silnice R35, o kterém se návrh ZÚR LK v souvislosti s ROB4 Semily zmiňuje. Odůvodnění by tedy mělo uvést i zhodnocení přímého napojení této rozvojové oblasti na superseverní variantu silnice R35.

Naopak je zde uvedeno, že „*Rozvoj oblastí závisí na zlepšení dopravní dostupnosti v souvislosti s realizací silnice R35 Turnov – Jičín s návazným spojením silnicí II/283 do prostoru Semil*“, což představuje možnost spojení na silnici R35 v severním koridoru, které je mnohem méně významné než přímé napojení této rozvojové oblasti na superseverní koridor silnice R35. Napojení na severní koridor silnicí II/283 totiž představuje cca 15 km dlouhý úsek, který je nutné překonat než se vůbec najede na silnici R35 v severním koridoru (MÚK Žernov).

Z výše uvedených skutečností je zřejmé, že zpracovatel návrhu ZÚR LK nepřistupoval k hodnocení rozvojových oblastí dle jednotných kritérií, ale snažil se prosadit severní koridor silnice R35 bez ohledu na to, zda je tento koridor pro oblast přínosem nebo nikoliv.

#### **Vypořádání pořizovatele k bodu 36:**

Jde o opakovaný argument, který se týká rozvojových oblastí a výstavbou nových silnic. S touto námitkou jsme se již kompletně vypořádali v bodě 4.

#### **Námítka č. 94, bod. 37:**

**37.** Severní koridor silnice R35 je v rozporu se stanoveným limitem rozvoje u ROB 3 Turnov uvedeným v odůvodnění zásady Z2, kterým je mj. „*sousedství specifických oblastí SOB7 Český ráj jih a SOB8 Český ráj sever se zvláštní ochranou přírody a krajiny (CHKO Český ráj)*“.

**Odůvodnění:** Severní koridor R35 od sebe odděluje specifické oblasti Český ráj sever a Český ráj, narušuje jejich vzájemné vazby a veškerými negativními dopady z realizace stavby silnice R35 i vlastního provozu této komunikace představuje velké riziko postupného zániku této jedinečné oblasti zařazené mezi geoparky UNESCO.

#### **Vypořádání pořizovatele k bodu 37:**

Jde o opakovaný argument, který se týká rozvojové oblasti ROB3 Turnov a blízkosti specifických oblastí SOB7 Český ráj jih a SOB8 Český ráj sever. S touto námitkou jsme se již kompletně vypořádali v bodě 2.

#### Námítka č. 94, bod. 38:

**38.** V odůvodnění zásady Z4 Nesouhlasíme s tvrzením u ROS2 Turnov – hranice kraje – Jičín – Hradec Králové, že „Vymezená rozvojová osa je podporována návrhem kapacitní dopravní cesty reprezentované tzv. severní variantou trasy silnice R35 Turnov – Jičín – Hradec Králové v úseku Turnov – Úlibice“.

**Odůvodnění:** Na této rozvojové ose je mj. i ROB3 Rozvojová oblast Turnov, která je v ZÚR LK hodnocena jako oblast s dobrou dopravní dostupností, a tedy není zde žádný důvod pro budování severní varianty silnice R35. Pro mezikrajské vazby Liberec – Hradec Králové je zcela dostačující stávající silnice I/35. Navíc Sčítání dopravy na silnicích ČR provedené ŘSD v roce 2010 nepotvrdilo prognózy o tom, že se na silnici I/35 v úseku Turnov – Jičín bude rok od roku zvyšovat dopravní zatížení, a že je tedy nezbytné v tomto úseku vybudovat rychlostní silnici R35. Z porovnání výsledků sčítání dopravy s předchozími lety jednoznačně vyplývá, že dochází k postupnému poklesu dopravního zatížení silnice I/35, kdy výrazný pokles zaznamenal i úsek Turnov – Radvánovice, který byl vždy považován za nejvíce zatížený úsek na této trase. Ve srovnání s rokem 2005 projíždělo v roce 2010 mezi Turnovem a Radvánovicemi denně o 1 474 vozidel méně. Na silnici I/35 z obce Ktová pokračuje dále směrem na Jičín pouhých 6 323 vozidel denně. Provoz na silnici I/35 mezi Turnovem a Jičínem představuje pouze poloviční naplnění kapacity silnice I. třídy a není důvod uvažovat o tom, aby zde byly miliardové investice do výstavby rychlostní komunikace R35. Samotý ŘSD konstatuje, že dopravní intenzity v České republice od roku 2005 stagnují. Severní koridor silnice R35 tedy nijak nepodporuje rozvojovou osu ROS2. Navíc zde není vůbec specifikováno co má konkrétně výstavba rychlostní silnice v této rekreační oblasti podporovat.

Navíc je s podivem, že pro rozvojovou osu ROS3 Liberec – Jablonné v Podještědí – Nový Bor – hranice kraje je optimalizace stávající silnice I/13 považována za plně dostačující i pro republikové a mezinárodní vazby v této ose, ale v případě ROS2 Turnov hranice kraje, kde v současné době dochází k významnému poklesu intenzit dopravy viz výše uvedené údaje ze sčítání dopravy z roku 2010, je stávající silnice I/35 považována za nedostatečnou pro vazby na Královéhradecký kraj, a proto je do tohoto území navrhován severní koridor silnice R35. Z uvedeného je více než zřejmé, že rozvojové osy ani rozvojové oblasti nejsou posuzovány objektivně, ale jedná se pouze o snahu jakýmkoliv způsobem prosadit severní koridor silnice R35, a to bez ohledu na účel a smysl této investice v dotčeném území.

#### Vypořádání pořizovatele k bodu 38:

Stávající silnice I/35 již není postačující pro zajištění kvalitních dopravních mezikrajských vazeb. Stávající silnice I/35 v úseku Turnov – hranice LK prochází zastavěným územím obcí: Turnov, Karlovice (Radvánovice) Hrubá Skála (Hnanice, Borek pod Troskami) a Ktová. Průtahy a křížení s navazujícími silnicemi i místními komunikacemi mají nevyhovující parametry. Silnice koliduje s pěší dopravou, zatěžuje obytné území hlukem a emisemi.

Je nutné zdůraznit, že úsek kapacitní silnice S5 Turnov – Jičín je součástí celého tahu silnice R35 (I/35) Liberec – Turnov – Jičín – Hradec Králové – Olomouc – Lipník nad Bečvou. Rychlostní silnice R35 představuje v současných plánech české dálniční sítě (MD ČR) tzv. severní páteřní trasu spojující Čechy a Moravu. V trase Liberec – Jičín – Hradec Králové – Olomouc – Lipník nad Bečvou je plánována od roku 1993. S celkovou délkou 260 km půjde o nejdelší českou rychlostní komunikaci a bude součástí doplňkového tahu E442 evropské sítě E silnic. Z celého tahu R35 jej již realizováno několik vzájemně nepropojených částí (např. Liberec- Turnov, Sedlice – Opatovice, Mohelnice – Olomouc). Urychlená dostavba R35, především v chybějícím úseku mezi Hradcem Králové a Mohelnicí, patří mezi nejvyšší priority v současných plánech na dostavbu české silniční sítě.

Koncepce rozvoje silniční sítě v Libereckém kraji je v souladu s PÚR ČR založena na realizaci kvalitního připojení na evropské koridory, které vyřeší dostavba silnice I/35 z Liberce směrem na Německo (Hrádek nad Nisou – Zittau – Weissenberg – napojení na dálnici A4 prostřednictvím spolkové silnice B178) a dostavba rychlostní silnice R35 směrem na Moravu, kde úsek Rádelský Mlýn - hranice LK je na základě požadavku MŽP ČR řešen variantně jako územní rezerva. ZÚR LK připravují územní podmínky pro zlepšení stávající sítě silnic I. třídy zejména napojení na Ústecký kraj (silnice I/13, silnice I/9), na Polsko (silnice I/13 úsek Liberec - Frýdlant). Plánované záměry na silniční síti vymezené v ZÚR LK vychází z celkové dlouhodobě sledované koncepce silniční sítě MD ČR a jsou koordinovány se záměry sousedních území.

Dopravní řešení v rámci jednotlivých rozvojových os vychází se samotných dopravních vazeb nikoli na základě významu rozvojové osy. V rámci rozvojové osy ROS3 Liberec - Jablonné v Podještědí - Nový Bor - hranice kraje - Děčín - Ústí nad Labem ZÚR LK navrhuje odpovídajícím způsobem i zlepšení dopravního spojení na Ústecký kraj.

Rozvojová osa ROS3 Liberec - Jablonné v Podještědí - Nový Bor - hranice kraje - Děčín - Ústí nad Labem je založena na existujícím silničním propojení I/13 Liberec – Nový Bor - hranice kraje – Ústí nad Labem. V úseku Liberec – Svor je koridor stabilizován, je navrhováno zkapacitnění v úseku Svor - Nový Bor. Komplikovaný úsek silnice I/13 mezi Novým Borem a Děčínem se navrhuje v novém koridoru přes Manušice (obec Česká Lípa) a Benešov nad Ploučnicí.

#### Námítka č. 94, bod. 39:

**39.** V odůvodnění zásady Z5 u ROS5 Rumburk/Varnsdorf – hranice kraje – Nový Bor – Česká Lípa – Doksy chybí zhodnocení významu jižního koridoru silnice R35 pro napojení s územím Mladé Boleslavi.

**Odůvodnění:** Přestože je uvedeno, že zde „*nárůst požadavků na změny v území v území a objemy dopravy souvisí zejména s podporou rozvoje cestovního ruchu a ekonomickými vazbami území na Mladou Boleslav*“, tak zde není vůbec uvedeno, že právě lepší propojení s územím Mladé Boleslavi zlepšuje jižní koridor rychlostní silnice R35. Význam jižního koridoru silnice R35 je celkově v celém návrhu Zásad územního rozvoje Libereckého kraje opomíjen.

#### Vypořádání pořizovatele k bodu 39:

Není nám známo, že by jižní koridor měl jakýkoli význam pro ROS5. Z Doks do Mladé Boleslavi vede silnice I/38. Pro dopravu mezi Mladou Boleslaví a Jičínem resp. Hradcem králové slouží silnice I/16. Jižní varianta se napojuje na R10 v Mnichově Hradišti, kde dále směrem na Liberecký kraj vede silnice II/268 do Mimoně.

Ministerstvo dopravy ve stanovisku k námitkám a připomínkách uvedlo, že tzv. jižní variantu odmítlo především z důvodu, že nedokáže odvést tranzitní dopravu ze stávající silnice I/35. Tato skutečnost vyplývá i ze Studie proveditelnosti a účelnosti silnice R35, kterou zpracovala firma Valbek v roce 2009, ve které byly řešeny různé varianty bez ohledu na hranice krajů. Tato studie byla podkladem pro zpracování ZÚR LK s tím, že do návrhu ZÚR LK byly počítány pouze výstupy týkající se Libereckého kraje. Je tedy vhodné ponechat rezervy pro obě varianty a počkat na výsledky územní studie nyní zpracovávané MMR, která rozhodne o vhodnosti té které z nich. Při aktualizaci ZÚR LK budou výsledky této studie respektovány.

#### Námítka č. 94, bod. 40:

**40.** Nesouhlasíme s tím, jakým způsobem jsou popsány a hodnoceny varianty koridorů silnice R35 v odůvodnění zásady Z16 Vytvářet územní podmínky pro zlepšení silničního napojení Libereckého kraje na multimodální koridory (MMK). Hodnocení není objektivní, je zavádějící, podouvá severní koridor silnice R35.

**Odůvodnění:** V této části odůvodnění ZÚR LK je uvedeno, že „*ZÚR LK zpřesňuje koridor kapacitní silnice S5 vymezený PÚR ČR (2008) (Rádelský Mlýn – Úlibice) variantním řešením formou územních rezerv*“. K tomu uvádíme, že PÚR ČR v souvislosti s touto stavbou uložila úkol Ministerstvu dopravy, Ministerstvu pro místní rozvoj a Ministerstvu životního prostředí ve spolupráci s dotčenými kraji na základě územní studie vybrat v oblasti Mnichovo Hradiště – Rádelský Mlýn – Úlibice koridor pro kapacitní silnici S5. Z hlediska naplňování PÚR tedy pro Liberecký kraj nevyplývá požadavek na vyhledávání koridoru pro realizaci rychlostní silnice R35, neboť tento úkol je uložen ministerstvům.

V ZÚR LK je uvedeno, že všechny tři navržené koridory jsou, na základě požadavku Ministerstva životního prostředí převzaty ze Studie proveditelnosti a účelnosti silnice R35, zpracované firmou Valbek v roce 2008. K tomu namítáme, že výše uvedená studie zpracovaná firmou Valbek je materiálem, která si nechal pro vlastní potřebu zpracovat Liberecký kraj. V žádném případě se nejedná o územní studii, na základě které má být proveden příslušnými ministerstvy koridor pro kapacitní silnici S5 tak, jak ukládá PÚR 2008.

U popisu jednotlivých variant A, B a C pro vedení koridoru rychlostní silnice R35 není postupováno dle jednotných kritérií, neboť vše, co se týká Libereckým krajem již v minulosti



prosazovaného koridoru severního, tj. varianta B, je psáno pouze z hledisek pozitivního přínosu, a vše týkající se koridoru superseverního je oproti tomu popisován pouze z hledisek negativních dopadů. Jižním koridorem se návrh ZÚR LK prakticky vůbec nezabývá, což odůvodňuje tím, že tento koridor vede mimo území Libereckého kraje. Koridor jižní je rovnocenným koridorem s koridory ostatními a je nutné k němu tak přistupovat. To, že vede mimo území Libereckého kraje není důvodem se jím podrobněji v ZÚR LK nezabývat, protože tento koridor ovlivní dopravní vazby na území Libereckého kraje a navíc s sebou nese řadu doprovodných dopravních staveb, které by musely být na území Libereckého kraje realizovány.

V popisu trasy koridoru rychlostní silnice R35 ve variantě B je uvedeno, že „Koridor je dále veden jihovýchodním směrem s vyřazením železničních tratí Turnov - Liberec a Praha - Turnov, územím průmyslové zóny města Turnova do prostoru Karlovic, Rovenska pod Truskami, Libuně, Valdic a Úlibic“. K tomu namítáme, že zde vůbec není uvedeno, že tento koridor vede přes obytné území města Turnova, přestože vede v centrální části města, zasahuje do nejlukrativnějších vilových čtvrtí v Turnově, a to Mašov, Pelešany a Na Kamenci, kde je mj. i velké panelové sídliště.

U varianty B je uvedeno, že je „možné omezení negativních vlivů na krajinný ráz při vhodných kompenzačních opatřeních“, ale toto konstatování lze použít i u varianty A a C koridoru silnice R35. U varianty B vůbec není zmíněn negativní vliv na krajinný ráz a na krajinné dominanty, který je přitom uváděn i ve Studii proveditelnosti a účelnosti silnice R35 zpracované firmou Valbek, která u severního koridoru přímo uvádí, že „Citlivou otázkou je především vliv na krajinný ráz, a to zvláště z hlediska ovlivnění krajinných dominant využívaných turistickým ruchem“, a že „Podstatný je především vliv na turisty a rekreanty, vzhledem k významu rekreace v této oblasti. Z tohoto hlediska je nejméně vhodná varianta K1-S (koridor severní), která se přibližuje k prostoru skalních měst v oblasti Valdštejna v úseku východně od Turnova a nelze vyloučit ovlivnění hlukem. Na druhém místě je K2-J (jižní), která se přibližuje k prostoru Práchevského skalního města, vliv je ale minimalizován tunelovým úsekem. Nejmenší přímé dopady lze očekávat u K3-SS (superseverní)“.

U varianty B vůbec není zmíněn její nejvyšší negativní vliv na vody, jak poukazuje studie Valbeka.

Zásadně nesouhlasíme s tím, že u varianty C, tj. koridoru superseverního je uváděn jeho negativní vliv na obyvatelstvo, a přitom u koridoru severního tento negativní vliv na obyvatelstvo není zmíněn, přestože dle Studie proveditelnosti a účelnosti variant silnice R35 je v její ekologické části přímo vyčísleno, že „Základním ukazatelem na úrovni koncepce, který popisuje vliv na obyvatelstvo, je vzdálenost obytné zástavby od trasy“, a že „78 % trasy u K1-S, 76 % u K2-J a 68 % u K3-SS je v kontaktu s intravilánem nebo s pásmem do 500 m“. Z uvedeného tedy vyplývá, že severní koridor je nejméně příznivý z hlediska vlivu na obyvatele, a nikoliv koridor superseverní, jak je uvedeno v návrhu ZÚR LK.

U varianty C vůbec není zmíněno, že „Z obecného pohledu lze nejnižší dělicí efekty očekávat u K3-SS vzhledem k počtu tunelů, velkých mostů a členitému terénu, který nejnázřněji umožňuje realizaci průchodů“, jak je uvedeno ve studii Valbeka.

Nesouhlasíme s tvrzením, že varianta A, jižní koridor neřeší problematiku Libereckého kraje, dopravní napojení Semilského a dopravní zátěž v obou na stávající trase I/35. Tato tvrzení nemají ani oporu ve Studii účelnosti a proveditelnosti silnice R35, ve které je výslovně uvedeno, že „Součástí úprav na stávající silniční síti jsou obchvaty obcí na stávající silnici I/35“ a dále je zde uvedeno, že „Pro napojení Semil, Rovenska pod Truskami a přilehlého území na stávající silnici I/35 a úpravy propojení Turnova - Semily z důvodů dopravních zátěží je navržena přeložka silnice II/283 mezi Turnovem a Semily v celkové délce 14,5 km“. U severního koridoru tj. varianty B je dle studie Valbeka uvedeno, že „Pro napojení Semil, Rovenska pod Truskami a přilehlého území na rychlostní silnici R35 je navržena přeložka silnice II/283 mezi Rovenským a Semily v celkové délce 10,27 km. Napojení na R35 je v MÚK Žernov“. Z uvedeného vyplývá, že z hlediska napojení Semilského jsou si koridory ve variantě A jižní a koridor varianta B severní naprosto rovnocenné, protože v obou případech je třeba pro napojení Semil vybudovat přeložku silnice II/283. Navíc vzdálenost MÚK Žernov v severním koridoru, na které se oblast Semilského napojuje na R35 a Turnova je cca 10 km, což představuje pro jízdu na trase Semily - Turnov vzdálenost 20,27 km. U jižního koridoru je vzdálenost Turnov - Semily pouze 14,5 km. Varianta jižní tedy díky přeložce silnice II/283 představuje pro napojení Semilského s Turnovem a následně Libercem kratší vzdálenost než při variantě severní.

U varianty A vůbec není uvedeno, že dle Studie proveditelnosti a účelnosti silnice R35 je tento koridor z hlediska vlivu na životní prostředí nejvhodnější.

Vůbec zde není zmíněn vliv na CHKO Český ráj, která představuje nejvýznamnější lokalitu ze hlediska ochrany přírody a krajiny. U varianty B severní koridor je pouze konstatováno, že „koridor je veden mimo CHKO Český ráj“, a přitom ekologická část Studie proveditelnosti a účelnosti silnice R35 zpracované firmou Valbek uvádí, že „Zásadní otázkou je vliv na CHKO Český ráj. Koridor superseverní (K3-SS) vede zcela mimo CHKO Český ráj a nezasahuje do ní ani přímo, ani nepřímo, ani nevyvolává dělicí efekt“, a oproti tomu koridor severní zvyšuje dělicí efekt mezi dvěma částmi CHKO Český ráj, o kterém se ale ZÚR LK vůbec v této kapitole nezmiňuje.

U koridoru severního vůbec není zmíněn kumulativní efekt negativních vlivů, který je právě dle ekologické části Studie účelnosti a proveditelnosti silnice R35 u severního koridoru nejvýraznější. „V koridoru K1-S sice nejsou přítomny prvky, které by jednoznačně vylučovaly jeho realizaci, ale kumuluje se zde celá řada důležitých faktorů (vyšší vliv na obyvatelstvo, vliv na vodní zdroje, CHOPAV, nadregionální biokoridory, dělicí efekt mezi částmi CHKO, ovlivnění krajinných dominant, vizuální a hlukové narušení turisticky atraktivních oblastí, Geopark Český ráj aj.).“

#### Vypořádání pořizovatele k bodu 40:

První dva odstavce odůvodnění bodu 40 jsou opakované argumenty, které se týkají územní studie uložené PÚR ČR 2008. S touto námitkou jsme se již kompletně vypořádali v bodě 1 oddíle A) K popisu jednotlivých variant lze uvést následující. Nění účelem Odůvodnění ZÚR LK opisovat veškeré závěry ze Studie proveditelnosti a účelnosti silnice R35, zpracovatel převzal nejvýznamnější závěry, které mají význam z hlediska Libereckého kraje a uvedl je k jednotlivým koridorům. Libereckému kraji nepřísluší rozhodnutí o výsledné variantě koridoru kapacitní silnice v rámci území ČR, toto přísluší na základě úkolu uloženém PÚR ČR 2008 Ministerstvu pro místní rozvoj, Ministerstvu dopravy, Ministerstvu životního prostředí ve spolupráci s dotčenými kraji. Podkladem pro rozhodování bude územní studie pořizovaná Ministerstvem pro místní rozvoj, která by měla zahrnovat všechny informace, nejen ty, které mají význam pro Liberecký kraj.

#### Námítka č. 94, bod. 41:

41. V odůvodnění zásady Z37 Vytvářet územní podmínky pro zabezpečení funkcí územního systému ekologické stability je v bodě e) deklarováno, že návrh ÚSES má mj. zajistit „snížení postupující negativní fragmentace krajiny z důvodů dopravy, a zajištění prostupnosti přirozených migračních tras organismů v území (za teoretického předpokladu, že tyto trasy lze považovat za trasy biokoridorů)“. S tímto cílem je v rozporu návrh severního koridoru silnice R35.

**Odůvodnění:** Severní koridor silnice R35 má negativní vliv na fragmentaci kraje, jeho dělicí efekt je nejvyšší ze všech navržených koridorů, mj. od sebe odděluje dvě části CHKO Český ráj, narušuje prostupnost přirozených migračních tras organismů viz Studie proveditelnosti a účelnosti silnice R35 zpracované firmou Valbek.

#### Vypořádání pořizovatele k bodu 41:

V ZÚR LK je deklarováno, že návrh ÚSES má mj. zajistit „snížení postupující negativní fragmentace krajiny z důvodů dopravy a zajištění přirozených migračních tras organismů v území“. Prvky ÚSES se na základě vydání v územně plánovací dokumentaci (zásady územního rozvoje, územní plán) stávají limitem využití území a proto budou respektovány na projektové úrovni. Tím bude zajištěna prostupnost krajiny vyplývající ze zmiňované zásady Z37.

#### Námítka č. 94, bod. 42:

42. Návrh ZÚR LK obsahující severní koridor silnice R35 je v rozporu se zásadou Z45 Zabezpečovat zachování krajinných hodnot a krajinného rázu diferencovaně dle vymezených oblastí krajinného rázu a krajinných typů i s jejím odůvodněním.

**Odůvodnění:** V odůvodnění zásady Z45 je zdůrazňován požadavek na ochranu krajinného rázu jako základní složky prostředí, ve kterém lidé žijí. Je zde mj. uvedeno, že cílem návrhu ZÚR Libereckého kraje je krom ochrany legislativně chráněných území (CHKO, atd.) chránit i další hodnotná území, která nejsou systémově chráněna a „zamezit působení nepříznivým vlivům na krajinný ráz“, což je v přímém rozporu s návrhem severního koridoru rychlostní silnice R35, která má neopominutelný dopad na krajinný ráz centrální části Českého ráje, narušuje dochovanou krajinu Českého ráje. Je zajímavé, že je zde zmiňován negativní vliv stožárů, větrných elektráren na krajinný ráz, ale zcela je opomenuto zdůraznění, že právě silniční stavby představují největší a prakticky neodstranitelný zásah do krajinného rázu.

**Vypořádání pořizovatele k bodu 42:**

Jde o opakovaný argument, který ochrany krajinného rázu dle zásady Z45. S touto námitkou jsme se již kompletně vypořádali v bodě 18.

**Námítka č. 94, bod. 43:**

**43.** V odůvodnění zásady Z55 je mj. uveden požadavek „*Koncentrací hlavních ekonomických aktivit v rozvojových oblastech a podél rozvojových os zajistit ochranu nezastavěného území a podmínky nerušeného vývoje venkovského prostoru a přírodního potenciálu území kraje*“. S tímto požadavkem je v rozporu návrh severního koridoru silnice R35.

**Odůvodnění:** Severní koridor silnice R35 je navržen z velké části v nezastavěném území obcí, jejichž katastrem prochází, tedy nesplňuje požadavek ochrany nezastavěného území v rozvojové ose ROS2 Turnov – hranice kraje - Jičín – Hradec Králové. Dále severní koridor silnice R35 nesplňuje požadavek na zajištění nerušeného vývoje venkovského prostoru, což jsou, kromě Turnova, území všech obcí dotčených severním koridorem silnice R35. Současně ani nesplňuje požadavek na ochranu přírodního potenciálu území kraje, protože je veden v centrální části oblasti Český ráj, jeho vliv na fragmentaci krajiny a zvýšení nepropustnosti krajiny včetně všech dalších negativních vlivů na všechny složky životního prostředí i obyvatele je nesporný.

Dále není v ZÚR LK navrženo, jaké konkrétní okruhy ekonomických aktivit by měly být koncentrovány u rozvojových os, přestože se tyto rozvojové osy charakterem území, kterým prochází značně liší. Například ROS2 Turnov – hranice kraje - Jičín – Hradec Králové je území, které nemá rozvinutý průmysl, nejvýznamnějším ekonomickým přínosem pro toto území jsou jeho dochované přírodní a krajinné hodnoty a s tím spojené aktivity v oblasti cestovního ruchu a rekreace. Návrh severního koridoru silnice R35 je výrazně negativním aspektem pro využívání území pro cestovních ruch, který je mj. zdůrazněn i v ekologické části Studie účelnosti a proveditelnosti silnice R35 zpracované firmou Valbek, která severní koridor vyhodnotila jako nejhorší mj. z hlediska negativních dopadů na cestovní ruch.

**Vypořádání pořizovatele k bodu 43:**

Citovaná věta v odůvodnění ZÚR LK uvedena jako zdůvodnění řešení návrhu ZÚR LK, v tomto případě vymezení rozvojových oblastí a os. Vysvětluje proč je v ZÚR LK požadováno ekonomické aktivity směřovat do rozvojových os a rozvojových oblastí, jaký toto bude mít přínos pro území Libereckého kraje.

Úvahy uvedené v odůvodnění bodu 43, které řeší koridor silnice R35, nemohou mít vliv na zdůvodnění přijatého řešení.

Dopravní infrastruktura a rozvojové aktivity jsou pojmy, které spolu úzce souvisí, ale nelze je navzájem zaměňovat. Dopravní infrastruktura není sama o sobě rozvojová aktivita. Rozvojové aktivity kladou požadavky na dopravní infrastrukturu a naopak dopravní infrastruktura vytváří podmínky pro rozvojové aktivity. Oboje by mělo být soustřeďováno do rozvojových oblastí a rozvojových os, čímž dojde k ochraně území mimo rozvojové oblasti a osy, před intenzivním využíváním území pro ekonomický rozvoj a tedy nerušenému vývoji venkovského prostoru a přírodního potenciálu území kraje.

Umísťování konkrétních rozvojových aktivit do území je předmětem územních plánů. V rámci ZÚR LK je stanoven základní rámec a základní pravidla pro využívání území Libereckého kraje.

**Námítka č. 94, bod. 44:**

**44.** Vyhodnocení ZÚR LK v části A.5. Zhodnocení stávajících a předpokládaných vlivů navrhovaných variant územně plánovací dokumentace, včetně vlivů sekundárních, synergetických, kumulativních, krátkodobých, kladných a záporných na udržitelný rozvoj území je naprosto nedostatečným, povrchním, logickými rozpory trpícím elaborátem, který nelze vůbec jako hodnocení ZÚR LK na udržitelný rozvoj území akceptovat.

**Odůvodnění:** Ve vyhodnocení ZÚR LK je uvedeno, že „Pro posouzení byla stanovena stupnice, a to na základě zkušeností zpracovatele a podle standardních postupů posuzování vlivů na životní prostředí koncepcí obdobného charakteru“. V tabulce č. 32 je potom uvedena Stupnice vyhodnocení vlivů na stanovené složky životního prostředí, a to formou numerických znamének +, -, 0 a slovním popsáním vlivu termíny „–významný až velmi negativní vliv / významné (vysoce pravděpodobné) riziko vzniku negativního vlivu, - málo významný negativní vliv/ významné – méně významné (pravděpodobné) riziko vzniku negativního vlivu, 0 neutrální vliv/ bez vlivu/irelevantní, + mírně pozitivní vliv/ významné –

mírně významné (pravděpodobně) riziko vzniku pozitivního vlivu, ++ velmi pozitivní vliv významné – (vysoce pravděpodobně) riziko vzniku pozitivního vlivu“. Zpracovatel hodnocení vůbec nedefinoval výše citované pojmy tak, aby byly jednoznačné hranice, kdy je vliv považován za méně významný, kdy je vliv považován už za významný a kdy je už velmi negativní atd. Není možné slučovat pod jedno numerické hodnocení – např. významný negativní vliv a velmi negativní vliv, kdy je zcela evidentní, že se jedná o dva odlišné stupně negativního vlivu.

Z uvedeného vyplývá, že zpracovatel nevěnoval dostatečnou pozornost základnímu předpokladu pro jakékoliv hodnocení, a to stanovení metodiky, jakou bude hodnocení prováděno s přesnou a jednoznačnou definicí pojmů, výčtem kritérií a stanovením jednoznačné stupnice míry vlivů.

Odvolávání se na odbornost a zkušenosti zpracovatele je naprosto nepřipustné. Jaké zkušenosti měl zpracovatel na mysli? Vyhodnocování vlivů se provádí na základě objektivních, konkrétních údajů a podkladů, nejedná se o libovůli nebo subjektivní názor hodnotitele. Rozhodně nelze souhlasit s tvrzením, že bylo postupováno „podle standardních postupů posuzování vlivů na životní prostředí koncepcí obdobného charakteru“. Co považuje zpracovatel hodnocení za „standardní postup“? Jakou oficiální metodiku posuzování použil?

Hodnocení je prakticky nepřezkoumatelné, což mj. dokládají i všechny tabulky č. 43, 36 a 38, kde je jednotlivých rozvojových oblastí, rozvojových os a specifických oblastí prováděno hodnocení tak, že je ve většině případů u jednotlivých složek uvedeno hodnocení +/-, což znamená mírně pozitivní vliv a současně málo významný negativní vliv nebo hodnocení +/- což znamená mírně pozitivní vliv a současně významný nebo velmi negativní vliv.

Například Tabulku č. 34 vůbec nelze považovat za jakékoliv hodnocení vlivů rozvojových oblastí na složky životního prostředí, tabulka zcela odporuje základům logiky. Není možné vliv rozvojové oblasti na složku životního prostředí označit např. 0/–, což znamená, že se jedná o neutrální vliv (bez vlivu) a současně i o významný až velmi negativní vliv. Toto hodnocení odporuje zákonům logiky a nelze jej vůbec akceptovat jako provedení vyhodnocení vlivů rozvojových oblastí na jednotlivé složky životního prostředí.

Například u rozvojové oblasti ROB3 Turnov je uveden vlivu na vodu ++/–, což dle vysvětlující tabulky znamená, že je vliv ROB3 na vodu hodnocen jako „významný až velmi negativní“ a současně je hodnocen i jako „velmi pozitivní“. Toto je rozpor. Hodnocení musí být jednoznačné a tedy vyhodnocení vlivu ROB3 na vodu není provedeno. Stejně nesrovnalosti jsou i u všech dalších rozvojových os a jejich vlivů.

Textová část k hodnotícím tabulkám také vůbec nevysvětluje, jak a dle jakých kritérií zpracovatel hodnocení jednotlivé vlivy posuzoval a hodnotil a proč jim přiřadil hodnocení

uvedené v tabulkách. Například v tabulce č. 34 vůbec není zdůvodněno, proč u ROB3 Turnov je hodnocen vliv na obyvatelstvo ++, tj. velmi pozitivní, a proč u ROB 4 Semily – Železný Brod je vliv na obyvatelstvo hodnocen jako ++/–, což znamená současně velmi pozitivní a málo významný negativní, atd.

Přestože zpracovatel hodnocení uvádí, že hodnocení vlivů prováděl dle četnosti a velikosti zasažených složek vzhledem k výskytu v celém území, hodnocení např. v tabulce č. 34 tomu neodpovídá. Např. u ROB3 Turnov uvedl vliv na půdu +/-, což znamená mírně pozitivní a současně málo negativní, přestože v této ROB je více ZPF než u ROB4 Semily–Železný Brod, kde je vliv na půdu hodnocen 0/–, což znamená neutrální a současně významný až velmi negativní. Návrh severního koridoru silnice R35 je příklad záměru v ROB3 Turnov, který bude mít rozhodně významný až velmi negativní vliv na půdu.

Toto nelze v žádném případě považovat za vyhodnocení vlivu rozvojových oblastí, rozvojových os a specifických oblastí na jednotlivé složky životního prostředí. V hodnocení je nutné vždy uvést buďto negativní nebo pozitivní vliv, jen tehdy se jedná o hodnocení. Toto platí i u všech dalších hodnocení uvedených v tabulkách ve vyhodnocení vlivu zásad ZUR LK životní prostředí.

Zpracovatel zřejmě vůbec neumí hodnotit vliv na horninové prostředí, klima a lesy, protože ve všech tabulkách jsou rozvojové osy, oblasti i specifické oblasti hodnoceny 0, což je neutrální vliv. Toto je neakceptovatelný nedostatek, protože všechny tyto složky jsou ovlivněny návrhem rozvojových oblastí, os i specifických oblastí. Toto svědčí o tom, že zpracovatel hodnocení vůbec neprováděl. Pro každou rozvojovou osu i oblast jsou v návrhu ZUR stanoveny hlavní rozvojové směry včetně konkrétních záměrů např. dopravní stavby atd.. Dopravní stavby jsou navíc jedním ze záměrů, který má vliv nejen na klima, ale i na lesy a horninové prostředí. Například severní koridor silnice R35 vede po okraji CHKO Český ráj v blízkosti města Turnov v místech, kde jsou přímo v ZUR LK zmiňovány aktivní a potenciální sesuvy, tedy vliv na horninové prostředí je evidentní, resp. měl by být hodnocen vliv na geologické poměry.



Ve vyhodnocení vlivu ZUR LK jsou uváděny Charaktery dopadů a všeobecné vyhodnocení pro jednotlivé složky životního prostředí, ale zcela zde chybí všeobecné vyhodnocení vlivů pro složku klima, lesy, horninové prostředí.

Celá textová část hodnocení vlivu ZUR LK je souborem obecných frází a tezí bez jakéhokoli konkrétního průmětu na jednotlivé záměry obsažené v návrhu ZUR LK. Například v hodnocení rozvojových oblastí je v části krajina uvedeno, že „Nové dopravní koridory mohou zcela změnit ráz krajiny, a to především přispěním k fragmentaci, vizuální i fyzické neprostupnosti a ke změně měřítka a obrazu krajiny. Při maximálním respektování přírodních, kulturních a civilizačních hodnot lze dosáhnout minimalizace negativního ovlivnění.“ K tomu namítáme, že lze negativní ovlivnění rázu krajiny minimalizovat, ale to pouze tehdy, pokud je celá trasa dopravní liniové stavby vedena v tunelu. Žádným jiným způsobem nelze dosáhnout minimalizace negativních ovlivnění krajinného rázu. K negativnímu ovlivnění krajinného rázu prakticky dojde každou dopravní stavbou. Dopravní stavby tedy, ne že mohou zcela změnit ráz krajiny, ale oni ho mění vždy, zejména pokud se jedná o stavby čtyř a vícepruhových komunikací. Severní koridor rychlostní silnice R35 je zasazen do natolik dosud celistvé oblasti, že její krajinné hodnoty, tj. zájem ochrany přírody a krajiny vysoce převyšuje nad zájmem výstavby nového, a dle současných podkladů ze sčítání ŘSD z roku 2010 zcela nadbytečného, duplicitního dopravního spojení směrem na Hradec

Králové. Dopravní stavby nemají měřítko příslušné k měřítku dané krajinné struktury, potlačují dosavadní krajinné prvky a přetínají jejich vazby.

Některé části si zcela odporují. Například u ROB3 Turnov je uvedeno, že *Láková poloha z hlediska dopravního napojení a kvalitního životního prostředí utváří primární potenciál oblasti, jehož využití by měla být regulována podle požadavků na zachování a tvorbu přírodních hodnot území, především CHKO Český ráj*“ a vzápětí je zpracovatelem hodnocení tvrzeno, že „I přesto budou ekonomické aktivity a vedení dopravních a železničních koridorů představovat dopady do všech složek životního prostředí jako u ostatních ROB“, což je v logickém rozporu. Na jedné straně zpracovatel hodnocení vlivu ZUR LK vyzdvihuje výborné dopravní napojení a kvalitní životní prostředí ROB3, z čehož vyvozuje závěr, že je nutné regulovat využití tohoto území z hlediska požadavků na ochranu přírodních hodnot, a přitom hned vzápětí se vůbec nepozastavuje nad návrhem v této ceně a z hlediska dopravního napojení bezproblémové oblasti vybudovat severní koridor silnice R35. ROB3 Turnov je oblast se zvýšenými kvalitami životního prostředí ve srovnání s ostatními ROB, a tedy dopady dopravních staveb budou mít na ROB3 Turnov více negativní vliv než u jiných ROB, ve kterých není natolik dochovaný krajinný ráz a přírodní a kulturní bohatství.

Zpracovatel hodnocení se stále dovolává na to, že „Důvodem nejednoznačnosti působení vlivů je malá podrobnost a detail specifikace rozvojových oblastí, kdy nelze identifikovat míru a způsob působení již ze samotné podstaty dokumentu, který je především strategickým územním dokumentem organizace území, a který především koordinuje směr rozvoje území kraje, jeho vnitřní, regionální i nadnárodní vazby“, tyto výmluvy nelze akceptovat, protože návrh ZUR LK obsahuje celou řadu naprosto konkrétních záměrů například dopravních staveb, veřejně prospěšných opatření atd., které není důvod nehodnotit, a k nimž jsou přímo v návrhu ZUR LK zmínovány odborné podklady např. co se týče koridorů silnice R35 je to Studie proveditelnosti a účelnosti silnice R35 zpracovaná firmou Valbek.

Naprosto neuvěřitelné je konstatování, že „většina rozvojových oblastí, které pokrývají rozsáhlou plochu řešeného území, působí na jednotlivé složky životního prostředí nejednoznačně, často až protikladně“, ale že „ojedinělá je složka obyvatelstva, která byla vyhodnocena jako výrazně pozitivní“. Tímto tedy zpracovatel hodnocení vlivu ZUR LK sděluje, že na obyvatelstvo prakticky nic nemá vliv, a i to, co zničí nebo poškodí jakoukoliv složku životního prostředí je pro obyvatelstvo pozitivní a prospěšné. Jsme nuceni zpracovatele hodnocení vlivu ZUR LK upozornit, že obyvatelstvo je nedílnou složkou životního prostředí a sám lidský život je zcela závislý na životním prostředí. Pokud tedy rozvojové oblasti působí na složky životního prostředí negativně i pozitivně, tak zákonitě působí i na obyvatelstvo negativně i pozitivně, a to podle druhu navrženého záměru v dané oblasti atd.

Požadujeme vyhodnocení vlivu ZUR LK na udržitelný rozvoj přepracovat a doplnit o vyhodnocení vlivu konkrétních záměrů, tzn. jednotlivých záměrů silniční dopravy (například vyhodnocení všech tří koridorů rychlostní silnice R35), železniční dopravy atd.

Naplnění ZUR LK velmi podstatně ovlivní budoucnost území Libereckého kraje a nelze s ním hazardovat tak povrchními úsudky, jako jsou uvedeny v hodnotících tabulkách i v textové části vyhodnocení zásad územního rozvoje Libereckého kraje na udržitelný rozvoj území. Odvolávání se na to, že se jedná o strategické posuzování je nepřipustné, protože právě z výsledků posouzení vlivů ZUR LK na udržitelný rozvoj území má vyplynout závěr, zda jednotlivé zásady a záměry stanovené k jejich naplnění nepředstavují ohrožení principů trvale udržitelného vývoje na území Libereckého kraje, tedy i zda strategie rozvoje kraje navržená v ZUR LK je správná.



**Vypořádání pořizovatele k bodu 44:**

K uvedeným námitkám uvádíme, že vyhodnocení vlivů na životní prostředí (tzv. SEA) se primárně řídí zákonem č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí. Při posuzování SEA u ÚPD stanoví stavební zákon určité modifikace, nicméně lze konstatovat, že jde o proces, který je veden především osobou autorizovaného zpracovatele a příslušným dotčeným orgánem, tedy MŽP.

Dokumentaci vyhodnocení vlivů ZÚR LK na životní prostředí (tzv. SEA) zpracovávala oprávněná osoba s příslušnou autorizací vydanou MŽP. Dokumentace byla MŽP předložena v rámci dvou společných jednání. MŽP podle § 10i odst. 3 zákona 100/2001 Sb. jako dotčený orgán ve smyslu stavebního zákona při pořizování ÚPD stanoví požadavky na obsah a rozsah vyhodnocení vlivů na životní prostředí včetně zpracování možných variant řešení, a pokud vyhodnocení vlivů na životní prostředí neobsahuje náležitosti podle stavebního zákona, jsou oprávněny požadovat jeho dopracování. Na základě stanovisek MŽP a následných jednání byla dokumentace SEA upravena do současné podoby. Pořizovatel ÚPD nemůže hodnotit specifické postupy prováděné v rámci vyhodnocení SEA, nemá na to příslušnou kvalifikaci a ani to není předmětem jeho činnosti v rámci procesuřízení ÚPD. Předmětné námitky vůči chybám v dokumentaci SEA tudíž přenecháváme MŽP jako orgánu SEA, který se k nim ve svém stanovisku může vyjádřit.

Aby mělo MŽP k tomuto dostatek podkladů, připojujeme k tomuto vyhodnocení námitky vyjádření zpracovatele SEA:

Na úrovni rezortu není stanovena jednoznačná metodika pro hodnocení SEA ZÚR, jež je velmi specifickým hodnocením jak z hlediska strategického dokumentu, tak z hlediska dokumentu s určitými průměty do území. Podle zákona o posuzování vlivů se jedná o koncepci, ale specifickou jako územně plánovací dokumentace, takže se obvykle přiměřeně aplikuje metodika pro posuzování koncepcí, kterou vydalo MŽP. ZÚR se neposuzují věcně podle zákona o posuzování vlivů, ale podle přílohy zákona č. 183/2006 o územním plánování a stavebním řádu (dále jen stavební zákon), který určuje strukturu a obsah vyhodnocení.

Podatelka námitky zaměřuje posuzování koncepcí (SEA) a posuzování záměrů (EIA), protože většina požadavků uvedených v námitce je na konkrétní a jednoznačné výstupy z posuzování. Toto lze splnit na úrovni posuzování EIA při posouzení konkrétního projektu – nikoliv při posouzení strategické koncepce ZÚR v měřítku 1 : 100 000. Poněkud podrobnější hodnocení SEA může být i na úrovni územního plánu jednotlivých obcí, pokud je hodnocení na základě požadavku stavebního zákona zpracováváno.

Stupnice pro vyhodnocení byla stanovena standardně, popis metodiky odpovídá podrobnosti hodnoceného dokumentu. Možnost vzniku a nuance významnosti vlivu je zcela logická a vychází z předpokladu hodnocení dopadu na životní prostředí celého kraje, nikoli pouze daného průmětu, který neurčuje jak konkrétní technické provedení, tak ani kvantifikovaně nelze hodnotit mnoho dalších kritérií – hodnocení je tedy především kvalitativní, tzn. že hodnotí, zda tam nějaký vliv může či nemůže vzniknout a v jakém rozpětí. Vzhledem k tomu, že v ZÚR LK jsou navrženy rozvojové plochy a koridory a nikoli konkrétní trasy či lokalizace záměrů, není známo konkrétní stavební a technické řešení apod., tedy informace, které významně ovlivňují výsledný vliv záměru, nelze vlivy jednoznačně upřesnit. Je tedy nutno při hodnocení zvažovat veškerý rozsah vlivů tj. negativní i pozitivní. Konkrétní vlivy a jejich velikost (význam) lze určit až při hodnocení konkrétního záměru se znalostí jeho technického či stavebního řešení. Jako typický příklad lze uvést rozdíl mezi tunelovým a povrchovým řešením dopravní infrastruktury. Povrchové vedení může mít velmi negativní vliv na životní prostředí, naopak tunelové řešení nemusí mít vliv žádný, nebo dokonce kladný, pokud přesune dopravu z problémové lokality do bezproblémové.

Proto hodnocení tzv. kontroverzní (možné pozitivní i negativní vlivy) je opět zcela logické. Především u nových dopravních koridorů a tedy tras, které je posléze naplní, lze předpokládat, že významně ovlivní danou lokalitu (pravděpodobně negativně jako vnos nové zátěže), kde bude trasa vybudována, ale z hlediska kraje například pouze zajistí převedení stejných kapacit, nikoli jejich navýšení, na jinou lokalitu (0), nebo může i stav v některých lokalitách – což je účelem výstavby nových tras – zátěž odlehčit, apod.

Metodicky bylo uvažováno o zásahu především do sledovaných hodnot území, kde byl vliv, tj. riziko vzniku, byl poté hodnocen více negativně.

Na začátku všech příslušných kapitol i u hodnocení jednotlivých typů ploch a koridorů je takto popsán souhrnně pohled na problematiku a postup hodnocení.

Např. u vlivu na klima nelze předpokládat ovlivnění klimatu jako takového lokální výstavbou, jednalo by se spíše o mikroklima dané oblasti, jež v současnosti není přesně stanoveno.

Požadavek na hodnocení dle jednoznačně daných kritérií a multikriteriální analýza poté odpovídá hodnocení vlivů jednotlivých záměrů na životní prostředí a veřejné zdraví, a tedy kvantifikační analýzu, jež v tomto měřítku ZÚR LK není možná, ani by neodpovídala metodikám používaným, ZÚR LK je i dle naší legislativy považována za koncepci, tedy dokument strategického rázu, který stanovuje rozvoj a jeho směr, který má být hodnocen, nikoli jednotlivé průměty konkrétních staveb do území; nadto stavby nejsou v ZÚR definovány ani konkretizovány.

K problematice krajinného rázu existuje více možných minimalizačních opatření, tunel je brán spíše jako preventivní, minimalizačním opatřením je myšleno jak technické řešení (např. zářezy, ozelenění staveb aj.), tak i jiná další opatření, která však mohou být konkretizována až na úrovni projektu stavby, nikoliv na úrovni ZÚR LK – nemůžeme v ZÚR předjímat budoucí technické nebo stavební řešení.

Další poznámky k uvedeným námitkám:

- o „*Odvolávání se na odbornost a zkušenosti zpracovatele je naprosto nepřipustné*“ – jedná se čistě o osobní názor pisatelky, není doloženo, podle jakého právního předpisu by to bylo nepřipustné – žádný takový právní předpis v legislativě ČR neexistuje
- o „*Hodnocení je prakticky nepřezkoumatelné*“ – vzhledem k tomu, že na úrovni ZÚR LK nelze vlivy kvantifikovat, jsou hodnoceny na kvalitativní úrovni a zde je právě neocenitelná výhoda odborné erudice a předchozí zkušenosti zpracovatelů vyhodnocení, které významně zvyšují objektivitu vyhodnocení
- o „*Textová část k hodnotícím tabulkám také vůbec nevysvětluje, jak a dle jakých kritérií zpracovatel hodnocení jednotlivé vlivy posuzoval a hodnotil a proč jim přidal hodnocení uvedené v tabulkách. ...*“ – zde je právě při hodnocení uplatněna odborná erudice a zkušenost zpracovatelů vyhodnocení, kteří mohou vyhodnotit na základě odborného odhadu i zcela nekonkrétní vlivy návrhů ploch a koridorů v ZÚR, neboť berou v úvahu všechny potenciální vlivy, které se mohou v daném území uplatnit. Mimoto je potřeba připomenout, že již v této podobě je zpracované vyhodnocení vlivů ZÚR LK značně obsáhlý dokument, který svým rozsahem převyšuje rozsah vlastních ZÚR LK, a kdyby měly být ve vyhodnocení podrobně popsány všechny okolnosti a nepodstatné souvislosti, jak požaduje pisatelka, byl by tento dokument ještě mnohokrát rozsáhlejší, což rozhodně není podstatou vyhodnocení vlivů strategického dokumentu. Není úkolem zpracovatelů vyhodnocení, aby dopodrobna zdůvodňovali své hodnocení jednotlivých návrhů ZÚR LK, právě proto hodnocení zpracovávají autorizované osoby, které mají na takové hodnocení kvalifikaci a postupují podle používaných metodik, aby hodnocení bylo maximálně objektivizováno. Mimoto je metodika i stupnice použita při hodnocení v dané kapitole stručně popsána.
- o „*Toto nelze v žádném případě považovat za vyhodnocení rozvojových oblastí, rozvojových os a specifických oblastí na jednotlivé složky životního prostředí. V hodnocení je nutné vždy uvést buďto negativní nebo pozitivní vliv, jen tehdy se jedná o hodnocení.*“ – Pořizovateli není známo, na jakých základech staví pisatelka svůj suverénní a ničím neodůvodněný názor, co je a co není vyhodnocení, a že musí být buď pozitivní nebo negativní. Zřejmě si neuvědomuje rozdíl mezi hodnocením konkrétního záměru podle projektové dokumentace (posuzování záměrů v procesu EIA), který je již na takové úrovni podrobností, kde je možno stanovit konkrétní pozitivní nebo negativní vliv, a hodnocením strategického dokumentu na úrovni ZÚR, kde je možné pouze rámcové vyhodnocení na úrovni ANO – NE, tj. zda tam vliv může za určitých okolností nastat (ale na úrovni ZÚR nevíme, jak velký a významný), nebo zda ho lze vyloučit. Pokud může nastat, pak se obvykle podle okolností, které nejsou na úrovni ZÚR LK známy (např. přesná lokace, technické a stavební řešení apod.) může pohybovat ve škále od silně negativních vlivů (v případě ekologicky nevhodného řešení) až po významně pozitivní (ekologické řešení s uplatněním maxima eliminujících a zmírňujících, popř. kompenzačních opatření).
- o „*Zpracovatel zřejmě vůbec neumí hodnotit vliv na horninové prostředí, klima a lesy, protože ve všech tabulkách jsou rozvojové osy, oblast i specifické oblasti hodnoceny 0, což je neutrální vliv. ...Například severní koridor silnice R35 vede po okraji CHKO Český ráj v blízkosti města Turnov v místech, kde jsou přímo v ZÚR LK zmiňovány aktivní a potenciální sesuvy, tedy vliv na horninové prostředí je evidentní, resp. měl by být hodnocen vliv na geologické poměry.*“ – Vlivy návrhů jsou vyhodnoceny také vzhledem k potenciální realizaci. Při realizaci záměrů je potřeba dodržet veškerou platnou legislativu, včetně technických norem. Zpracovatelé

vyhodnocení proto při vyhodnocení vlivů respektovali a zohlednili i současnou legislativu na ochranu životního prostředí a veřejného zdraví. Je evidentní, že silnice se nebude v konečném návrhu stavět v sesuvném území, ve většině bude potřeba buď odklonit trasu nebo když to nebude možné, buď provést taková opatření v území, aby se odstranilo riziko sesuvů, nebo projekt stavby navrhnout tak, aby se nedotýkal sesuvných území (např. přemostění). Vzhledem k těmto souvislostem, které jsou ve vyhodnocení adekvátně uvažovány u všech hodnocených oblastí, ploch a koridorů (ale není to ve vyhodnocení jmenovitě popsáno), vychází pak hodnocení jako 0. Obdobný přístup byl použit i v případě vyhodnocení vlivů na lesy (kdy jsou možnosti zásahu do lesů a vynětí z PUPFL omezené). Je evidentní, že běžný rozvoj kraje a předpokládané aktivity navržené v ZÚR LK nemohou ovlivnit klima – nejvýše možná mikroklima dotčeného území ve výjimečných případech. Pisatelka si zřejmě plete ovlivnění klimatu a ovlivnění ovzduší – u ovzduší jsou vlivy pravděpodobné a nejsou nijak zastírány.

- o „Zpracovatel hodnocení se stále dovolává na to, že „Důvodem nejednoznačnosti působení vlivů je malá podrobnost a detail specifikace rozvojových oblastí..... Tyto výmluvy nelze akceptovat, protože návrh ZÚR LK celou řadu naprosto konkrétních záměrů např. ....“ – opět stejný omyl pisatelky, ZÚR nehodnotí konkrétní záměry, ale ZÚR jako strategický dokument celého kraje – nelze směšovat či zaměňovat postupy pro hodnocení EIA záměrů a postupy pro hodnocení strategických koncepcí. Tzv. „konkrétní záměry“ nejsou v ZÚR konkretizovány tak, aby bylo možno jednoznačně a kvantifikovaně vyhodnotit vlivy, jak požaduje pisatelka. Studie Valbeku je v podkladech ZÚR uvedena jako podklad pro územní plánování, nikoliv jako podklad pro vyhodnocení vlivů. My musíme hodnotit vlivy ZÚR, nikoliv vlivy studie Valbeku.
- o „Naprosto neuvěřitelné je konstatování, že „většina rozvojových oblastí..... Tímto tedy zpracovatel hodnocení vlivu ZÚR LK sděluje, že na obyvatelstvo prakticky nemá nic vliv, a i to, co zničí nebo poškodí jakoukoliv složku ŽP je pro obyvatelstvo pozitivní a prospěšné. ....“ – Jedná se o demagogické překrucování z kontextu vytržených vět z vyhodnocení! Opět se projevuje základní neznalost pisatelky o metodách a postupech vyhodnocení vlivů koncepcí a ÚPD. Není uváděno, že na obyvatelstvo nic nemá vliv, ale že vlivy budou převážně pozitivní, a je to ve vyhodnocení v příslušných kapitolách podrobněji vyhodnoceno a popsáno. Přitom vycházíme z několika odůvodněných premis:
  - navrhovaný rozvoj v ZÚR se týká ploch pro rozvoj ekonomických kapacit, což vytvoří nová pracovní místa a zvýší ekonomický profit obyvatel – to považujeme za pozitivní
  - jsou navrženy rozvojové plochy, na kterých bude realizována obytná výstavba, výstavba občanské vybavenosti, pro rekreaci a sport, pro sociální služby, veřejná prostranství a zeleň, což považujeme za pozitivní vlivy na obyvatelstvo, které zlepší životní úroveň a kvalitu života, popř. zlepší životní prostředí ve městech a obcích
  - návrhy dopravní infrastruktury (nové trasy, posílení tras, modernizace) zlepší dopravní dostupnost obyvatel do různých míst, obchvaty přispějí ke zlepšení ŽP v daných obcích, sníží imisní a hlukovou zátěž, a tím omezí nepříznivé faktory pro zdraví obyvatelstva, takže i toto považujeme za pozitivní
  - vycházíme z platné legislativy v oblasti ŽP, která nedovoluje realizovat stavby, pokud by byly překročené limity, stanovené pro ochranu veřejného zdraví. Takže i u staveb, u kterých se předpokládají negativní vlivy (dopravní stavby, výrobní zóny aj.), musí být řešení pro realizaci navrženo tak, aby splňovalo limity, a v tom případě nebudou hrozit žádné negativní účinky na lidské zdraví. Pouze může být narušen nebo snížen faktor pohody na úroveň obtěžování nebo rozmrzení, ale to je ve vyhodnocení zmíněno
  - ve vyhodnocení připouštíme objektivně to, že do některých dnes klidných území může být vnesena nová zátěž, která může zhoršit faktory pohody, ale (vzhledem k legislativě – viz bod výše) nebude mít negativní vlivy na zdraví
  - v ZÚR je navržena řada zásad a úkolů územního plánování cíleně zaměřená na zlepšování životního prostředí a uchování zejména environmentálních hodnot území – to také považujeme za pozitivní vliv na obyvatelstvo
- o „Požadujeme vyhodnocení vlivu ZÚR LK na udržitelný rozvoj přepracovat a doplnit o vyhodnocení vlivu konkrétních záměrů, tzn. jednotlivých záměrů silniční dopravy (např. vyhodnocení všech tří koridorů rychlostní silnice R35), železniční dopravy atd.“ – vyhodnocení konkrétních záměrů není předmětem vyhodnocení ZÚR, to bude provedeno buď v dalších nižších (podrobnějších) stupních územní plánovací dokumentace nebo v dalších stupních projektové přípravy záměrů jako posouzení EIA.
- o „Některé části si zcela odporují. Např. u ROB3 Turnov je uvedeno ,že „Lákavá poloha z hlediska dopravního napojení .....“ – pořizovatel v daném vyhodnocení žádný rozpor

nespatřuje, objektivně je uveden potenciál a hodnoty dané oblasti, které by měly být při rozvoji respektovány a zachovány, a dále je objektivně vyhodnoceno, že i v této oblasti jsou dle ZÚR navrženy aktivity, které mohou mít negativní dopady na tuto oblast. Pisatelka jednoznačně tvrdí, že v ROB3 Turnov budou mít dopravní stavby jednoznačně více negativní vliv než u jiných ROB, ale to je přesně ta mylná dedukce, která už předjímá konkrétní představu technického řešení – na úrovni ZÚR LK, kde neznáme (a ani nemůžeme předjímat) budoucí přesné umístění (bude řešeno v dalších podrobnějších stupních územně plánovací dokumentace), technické a stavební řešení dopravní stavby, nelze tvrdit, že právě v ROB3 bude mít dopravní stavba horší vlivy než jinde – to není na úrovni ZÚR LK ničím podloženo. Proto byly ve vyhodnocení ZÚR LK hodnoceny především možné střety s identifikovanými a uvedenými hodnotami dané ROB, které tímto upozorňují na větší environmentální citlivost dané oblasti a signalizují, že v dalším podrobnějším stupni ÚPD (a samozřejmě návazně i v podrobnějším stupni projektové dokumentace konkrétního záměru stavby) je nutno tyto střety řešit tak, aby byly buď odstraněny nebo minimalizovány na přijatelnou míru (v souladu s platnou legislativou na ochranu ŽP).

- o „Naplnění ZÚR LK velmi podstatně ovlivní budoucnost území LK a nelze s ním hazardovat tak povrchními úsudky .....Odvolávání se na to, že se jedná o strategické posuzování, je nepřijatelné.....má vyplynout závěr, zda jednotlivé zásady a záměry stanovené k jejich naplnění nepředstavují ohrožení principů trvale udržitelného rozvoje na území LK, tedy zda strategie rozvoje kraje navržená v ZÚR je správná.“ – Pořizovatel neví, proč pisatelka pokládá ve vyhodnocení uváděné úsudky za povrchní – zřejmě je to tím, že si nedokáže uvědomit rozdíl mezi posuzováním EIA záměrů (jak stále požaduje i pro ZÚR) a posuzováním SEA strategických koncepcí – je to vidět i na tom, že neustále opakuje, že strategické posuzování je nepřijatelné (jedná se o mylnou dedukci), přičemž strategické posuzování SEA je určeno ve směrnicích EU a přímo zakotveno v naší legislativě v zákoně o posuzování vlivů jako posuzování koncepcí a jiných strategických dokumentů ve jmenovaných oblastech včetně ÚPD. Strategické posuzování ZÚR je určeno i stavebním zákonem, takže její názor, že je nepřijatelné, je zcela scestný a v rozporu s platnou legislativou v ČR. Zpracovatelé při vyhodnocení vlivů ZÚR LK na URÚ postupovali plně v souladu s platnou legislativou ČR. Hodnocení ZÚR není povrchní, uvedené výsledky vyhodnocení jsou vždy zdůvodněny a vysvětleny a založeny na hodnocení možných střetů s hodnotami území, s limity území a s jednotlivými složkami životního prostředí, jak je uvedeno v tabulkové i textové části vyhodnocení. Z tohoto vyhodnocení jsme formulovali jednoznačný závěr (přesně tak, jak pisatelka požaduje – asi si ho tam nepřečetla), že navržené ZÚR LK respektují limity a hodnoty území, jsou navrženy v souladu s principy udržitelného rozvoje a nepředstavují ohrožení udržitelného rozvoje ani ohrožení hodnot (zejména environmentálních a kulturně-historických) kraje za předpokladu dodržení podmínek a doporučení, stanovených v příslušné kapitole vyhodnocení. ZÚR LK za těchto podmínek doporučujeme jako akceptovatelnou. Takže uvedená výtku pisatelky, že nebyl formulován závěr, je nepravdivá a neopodstatněná.

Obecně a souhrnně:

Uvedené citace z vyhodnocení, které uvádí pisatelka, jsou vytržené z kontextu a její komentář k nim úmyslně překrucuje význam citací a záměrně jim dává úplně jiný smysl, než je uvedeno ve vyhodnocení. Pisatelka nerozlišuje hodnocení EIA záměrů a hodnocení SEA strategií včetně ÚPD. Její výtky a námitky a napadání vyhodnocení pro jeho nedostatečnost, nekonkrétnost atd. .... jsou založeny na požadavcích na vyhodnocení EIA záměrů, nikoliv na vyhodnocení SEA. Pisatelka nemá správnou představu, co znamená strategické hodnocení a vyhodnocení SEA pro koncepcie včetně ZÚR. Rovněž nemá správnou představu, co je vlastně úkolem a náplní ZÚR LK a jejich vyhodnocení vlivů.

#### **Námítka č. 94, bod. 45:**

45. Vůbec nebylo provedeno vyhodnocení vlivu rychlostní silnice R35 v severním koridoru na EVL 27 Podtrosecká údolí

**Odůvodnění:** Přestože severní koridor silnice R35 představuje riziko pro EVL 27 Podtrosecká údolí, nebyl tento vliv předmětem hodnocení v tabulce 2 „Přehled evropsky významných lokalit a ptáčích oblastí v LK a vytipování možných střetů s konkrétními navrhovanými koridory, popř. plocha ZÚR LK“. Požadujeme toto hodnocení doplnit.

**Vypořádání pořizovatele k bodu 45:**

Jedná se o opomenutí zpracovatele, ke kterému se zpracovatel vyjádřil takto:

„Posuzování vlivů na lokality soustavy NATURA 2000 (dále jen posuzování NATURA) je koncipováno tak, že jsou zmíněny pouze potenciální střety (možnost ovlivnění) záměrů ZÚR s lokalitami soustavy NATURA 2000. Protože v případě nové plánované trasy R35 bylo možné potenciální vliv na EVL Podtrosecká údolí vyloučit, není samostatně střet EVL a ZÚR řešen. Pravdou je, že EVL Podtrosecká údolí je nejbližší EVL pro trasu D01B a měla být v tabulce 2 uvedena místo EVL Podhájí – chalupa. Jedná se o nepodstatnou formální chybu. Vzdálenost EVL Podtrosecká údolí a D01B je 1,2 km, mezi koridorem D01B a EVL Podtrosecká údolí je stávající komunikace R35, tok Libuňky, železnice D29A, atd. Ovlivnění této EVL koridorem kapacitní silnice není možné! Nová varianta kapacitní silnice S5 se vzdaluje od EVL oproti stávajícímu stavu. Stávající existence silnice I/35 umožnila přežití předmětů ochrany EVL Podtrosecká údolí, návrh D01B může stávající uspokojivou situaci pouze zlepšit.“

Vyhodnocení bude doloženo k dokumentaci jako samostatné vyjádření k vyhodnocení ZÚR LK na URÚ. Tuto úpravu dokumentace vyhodnocení nepovažujeme nutné znovu projednávat, neboť jde o bagatelní záležitost, která nemohla mít absolutně žádný vliv na výslednou podobu řešení ZÚR LK. V projednané dokumentaci nebyl identifikován negativní vliv a tak tomu je dle vyjádření autorizované osoby i nyní. Předmětný nedostatek lze tudíž klasifikovat jako formální a nevýznamnou chybu.

#### **Námítka č. 94, bod. 46:**

**46.** V části C.VIII. Vyhodnocení vlivů ZÚR LK na stav a vývoj území podle pilířů URÚ je nekonkrétní, příliš obecné, rozporuplné a nedostatečné.

**Odůvodnění:** Hodnocení v tabulkách má stejné vady jako namítáme v námitce č. 44. Z uvedeného vyplývá, že zpracovatel nevěnoval dostatečnou pozornost základnímu předpokladu pro jakékoliv hodnocení, a to stanovení metodiky, jakou bude hodnocení prováděno s přesnou a jednoznačnou definicí pojmů, výčtem kritérií a stanovením jednoznačné stupnice míry vlivů.

Textová část k hodnotícím tabulkám vůbec nevysvětluje, jak a dle jakých kritérií zpracovatel hodnocení jednotlivé vlivy posuzoval a hodnotil a proč jim přiřadil hodnocení uvedené v tabulkách.

Například u ROB3 Turnov je v textové části zdůrazněn významně negativní vliv severního koridoru rychlostní silnice R35 na životní prostředí, tak je hodnocení pilíře životní prostředí ++/–, což znamená velmi pozitivní vliv a současně i významný až velmi významný negativní vliv. Toto je rozpor. Hodnocení musí být jednoznačné a tedy vyhodnocení vlivu ROB3 na pilíř životní prostředí není provedeno. Rovněž není v textové části zdůvodněno, proč je vliv ROB3 na pilíř udržitelného rozvoje ekonomika a společnost hodnocen jako ++, což je velmi pozitivní vliv, když právě v ROB3 je navržen severní koridor silnice R35, který bude mít mj. i negativní ekonomický vliv na cestovní ruch, který je jedním z nejvýznamnějších zdrojů příjmů místních obcí a obyvatel. Na společnost rovněž bude mít severní koridor silnice R35 negativní vliv, protože zhoršuje životní podmínky místních obyvatel bariérovým efektem, zhoršením kvality životního prostředí, narušením faktorů pohody, znehodnocením nemovitostí atd.

Totéž platí i pro hodnocení ROS 2 Turnov - hranice kraje. V textové části je u rozvojových os uvedeno, že „Jedním z hlavních účelů je zlepšení dopravní dostupnosti, která s sebou obvykle nese i rozvoj nových i doprovodných hospodářských aktivit, zlepšení možnosti využívat různých společenských, sociálních i volnočasových služeb v širším území apod. Je předpoklad, že realizace navržených záměrů a úkolů územního plánování pro tyto rozvojové



osy z velké části vyřeší i stávající závady v dotčeném území (přetížené dopravní trasy, špatná dopravní obslužnost některých území, omezený hospodářský rozvoj, nadměrná zátěž prostředí v některých územích, nízká bezpečnost dopravy". S tímto tvrzením zásadně nesouhlasíme, protože například ROS2 Turnov - hranice kraje obsahuje návrh severního koridoru silnice R35. Tento koridor nemá za cíl zlepšit dopravní dostupnost ROS 2 Turnov - hranice kraje, protože tato rozvojová osa je velice dobře dopravně dostupná po současné silniční síti což je v ZUR LK často deklarováno. Silnice R35 v tomto území rozhodně nemá za cíl zlepšení využívání různých společenských, sociálních a volnočasových služeb. Tato komunikace je tranzitním tahem, jehož cílem je co nejrychleji překonat vzdálenost. V úseku Turnov - hranice kraje je navržen pouze jeden sjezd z této rychlostní silnice. ROS 2 Turnov - hranice kraje nemá problém s přetížením stávajících silnic viz výše citované výsledky ze sčítání dopravy z roku 2010. Pro ROS2 tedy není severní koridor silnice R35 přínosem, a tedy nelze ani tuto rozvojovou osu hodnotit z hlediska pilířů udržitelného rozvoje pozitivně.

Nesouhlasíme s tím, že nebyly z hlediska vlivů na pilíře URÚ vyhodnoceny zvlášť všechny jednotlivě navržené plochy koridorů dopravní infrastruktury.. Není možné provést hodnocení tak, že se uvedou v tabulce Vlivy vymezených ploch a koridorů na pilíře udržitelného rozvoje všechny plochy a koridory silnic a železnic souhrnně jako „Silniční doprava“ a „Železniční doprava“ a uvede se u nich jedno hodnocení pro všechny dohromady. Toto není akceptovatelné, protože silniční stavby navržené v ZUR LK představují naprosto odlišné typy silnic od rychlostních až po silnice nižšího řádu vedené v různých oblastech, které jsou naprosto nesrovnatelné. Toto platí i pro všechny ostatní plochy a koridory navržené v ZUR LK.

#### Vypořádání pořizovatele k bodu 46:

K tomuto bodu námitky uplatňujeme stejné vyjádření jako k bodu 44 a připojujeme vyjádření zpracovatelky SEA:

„V části C.VIII, Vyhodnocení vlivů ZÚR LK na stav a vývoj území podle pilířů URÚ je nekonkrétní, příliš obecné, rozporuplné a nedostatečné. Hodnocení v tabulkách má stejné vady jako namítáme v námitce č. 44.“ – Naše odpověď je v podstatě shodná s vypořádáním a vysvětlením k námitce č. 44. I zde jsou opakovány stejné námitky, které vycházejí ze zcela mylného a objektivně ničím neodůvodněného názoru pisatelky na požadavek vyhodnocení návrhů v ZÚR LK na úrovni konkrétních projektů jednotlivých záměrů postupy pro vyhodnocení EIA!

**Námítka č. 94, bod. 47:**

47. V části D.0. Vyhodnocení vlivů návrhu dopravní a technické infrastruktury na výsledky SWOT analýzy nesouhlasíme s tvrzeními a závěry uvedenými u hodnocení silných a slabých stránek záměru rychlostní silnice R35.

**Odůvodnění:** Nesouhlasíme s tvrzením, že jako slabá stránka je uváděna přetíženost úseků hlavní silniční sítě, protože toto odporuje výsledkům sčítání dopravy provedeném ŘSD v roce 2010, které prokázalo, že v celé ČR došlo k stagnaci dopravy. Sčítání dopravy na silnicích ČR provedené ŘSD v roce 2010 nepotvrdilo prognózy o tom, že se na silnici I/35 v úseku Turnov – Jičín bude rok od roku zvyšovat dopravní zatížení, a že je tedy nezbytné v tomto úseku vybudovat rychlostní silnici R35. Z porovnání výsledků sčítání dopravy s předchozími lety jednoznačně vyplývá, že dochází k postupnému poklesu dopravního zatížení silnice I/35, kdy výrazný pokles zaznamenal i úsek Turnov – Radvánovice, který byl vždy považován za nejvíce zatížený úsek na této trase. Ve srovnání s rokem 2005 projíždělo v roce 2010 mezi Turnovem a Radvánovicemi denně o 1 474 vozidel méně. Provoz na silnici I/35 mezi Turnovem a Jičínem představuje pouze poloviční naplnění kapacity silnice I. třídy a není důvod uvažovat o tom, aby zde byly miliardové investice do výstavby rychlostní komunikace R35. Samo ŘSD konstatuje, že dopravní intenzity v České republice od roku 2005 stagnují. Navíc ze sčítání dopravy vyplývá, že hlavní dopravní zátěž, a to i na silnici I/35 představují osobní automobily, nikoliv nákladní vozidla. Je tedy nutné se zamyslet nad tím, zda hojně využívání osobních automobilů k přepravě osob není důsledkem absence kvalitní hromadné meziměstské a městské dopravy, což je také jedním z hlavních problémů města Turnov. Je totiž velmi zajímavé, že na silnici I/35 po mostě přes Jizeru v roce 2010 projelo 17 742 vozidel denně, ale z Turnova do Karlovic dále pokračovalo pouze 7 218 vozidel.

Rovněž nelze souhlasit s tvrzením, že je komplikované silniční napojení LK na Královéhradecký kraj. Spojení je v současné době zajištěno plně funkční a kapacitně

nenaplněnou stávající silnicí I/35. Vzhledem k tomu, že se jedná o silnici I. třídy je i její technický stav bez problémů a byl v předchozích letech prakticky v celém úseku Turnov - hranice kraje zcela rekonstruován a opatřen novým asfaltovým povrchem. Silnice I/35 je součástí mezinárodních dopravních tahů, tedy napojení na mezinárodní dopravní tahy také není hrozbou.

Ke komentáři namítáme, že PÚR ČR v úseku Turnov – Jičín vůbec nepočítá s výstavbou rychlostní silnice, ale označila tuto stavbu jako „kapacitní silnici S5“ a v souvislosti s touto stavbou uložila úkol Ministerstvu dopravy, Ministerstvu pro místní rozvoj a Ministerstvu životního prostředí ve spolupráci s dotčenými kraji na základě územní studie vybrat v oblasti Mnichovo Hradiště – Rádelský Mlýn – Úlibice koridor pro tuto kapacitní silnici S5. Z hlediska naplňování PUR tedy pro Liberecký kraj nevyplývá požadavek na vyhledávání koridoru pro realizaci rychlostní silnice R35 ani pro ochranu koridoru formou územní rezervy.

Nesouhlasíme s tvrzením, že záměr zlepšuje přístupnost rozvojové oblasti ROB1 Liberec. Rozvojová oblast ROB1 Liberec je i v současné době dobře dopravně přístupná. Severní koridor silnice R35 (varianta B) vůbec neprochází obcemi zařazenými do ROB1 Liberec, proto ani nemůže zlepšovat jejich přístupnost. Severní koridor silnice R35 nemá vůbec žádný vliv na zrychlení a zkrácení spojení ROB3 Turnov s Libercem, protože Turnov je již v současné době spojen s Libercem rychlostním úsekem silnice R35. Nově navržený severní koridor řeší spojení opačným směrem, tj. Turnov - hranice s krajem Královéhradeckých.

Nesouhlasíme s tvrzením, že zejména varianta B silnice R35, tj. severní koridor „snižuje negativní dopady silniční dopravy na zastavěné území a zpřístupňuje specifickou oblast Český ráj“, protože právě severní koridor vnáší do míst, kde dosud doprava nebyl problém tuto novou několikanásobně vyšší dopravní zátěž oproti stávajícímu stavu, a to zejména v obytných částech města Turnov (Mašov, Kamenec), do bezprostřední blízkosti obytné zástavby ve městě Rovensko pod Troskami.

Rovněž nelze souhlasit s tvrzením, že severní koridor zpřístupňuje specifickou oblast Český ráj. SOB Český ráj je v současné době velice dobře dopravně přístupná, což je u této oblasti uváděno i v návrhu ZUR LK, kde je dokonce dobrá dopravní přístupnost vyzdvihována jako klad této oblasti. Severní koridor nemá na přístupnost této specifické oblasti vliv, protože jediný sjezd je naplánován a mimoúrovňové křižovatce Žernov, což je více jak 5 km daleko od stávající silnice I/35, která vede přímo na hranici SOB Český ráj jih. Přístupnost SOB Český ráj je tedy zajištěna stávající silnicí I/35.

V komentáři je dále uvedeno, že „ze závěrů posouzení vlivu na životní prostředí vyplývá, že z hlediska překryvů s přírodními hodnotami území lze vyhodnotit variantu D01C jako méně vhodnou. Jako významné lze hodnotit především průchod přírodním parkem, ostatní lokality jsou zasaženy pouze okrajově“. K tomu namítáme, že není specifikováno, jaké posouzení vlivu na životní prostředí je míněno. Pokud autor míní posouzení vlivů ZUR LK na životní prostředí tak nezbyvá než odkázat na námitky, které uplatňujeme pod bodem 44, které dostatečně poukazují na naprosto nedostatečné vyhodnocení vlivu záměrů uvedených v ZUR LK na životní prostředí, kde navíc vůbec nebylo prováděno žádné samostatné vyhodnocování vlivu jednotlivých variant koridoru silnice R35 a tedy na něj nelze ani odkazovat. Navíc „příroda“ byl pouze jednou z 11 hodnocených složek životního prostředí. Celý komentář je důkazem o tom, že jeho zpracovatel nemá ani základní znalosti o hodnocení vlivů dopravních staveb na životní prostředí.

#### Vypořádání pořizovatele k bodu 47:

Kapitola D.0 byla zpracována na základě podkladů pořizovatele, jehož povinností je v rámci pořizování územně analytických podkladů kraje soustavně sledovat a vyhodnocovat stav území. V rámci této soustavné činnosti jsou pořizovatelem identifikovány rozmanité charakteristiky území, které jsou následně vkládány do územně analytických podkladů. Tyto podklady poté slouží jako databáze informací o území upozorňující na jednotlivé jeho momenty. Dle metodického vedení MMR jsou tyto charakteristiky dále pořizovatelem rozřazovány dle jednotlivých kategorií SWOT analýzy.

Tímto postupem byly identifikovány slabé či silné stránky, příležitosti a hrozby, které napadá podatelka. Všechny tyto informace o území zpracované v Územně analytických podkladech Libereckého kraje sloužily jako podklady pro pořizovatele dokumentace ZÚR LK i dokumentace vlivů na udržitelný rozvoj území. Účelem těchto dat není garance určitých nezpochybnitelných faktů o území, ale vytvoření plastického obrazu území, které může nadále autorizovaná osoba prověřovat a zpracovávat.

Co se týče jednotlivých konkrétních námitek, přetíženost silnice I/35 odvodil pořizovatel z vlastních šetření a pozorování, kdy je mu známa zvýšená nehodovost na daném úseku silnice, nedostatečná rychlost dopravy způsobená častým průjezdem zastavěným územím obcí, neexistence stoupacích pruhů a podobných urychlovačů dopravy, které považuje pořizovatel za adekvátní významu dané silnice.

Komplikovanost daného úseku spatřuje pořizovatel především v absenci obchvatů měst, přičemž i tuto charakteristiku území zařadil pořizovatel mezi slabé stránky území.

K danému komentáři dodáváme, že jde o stejnou chybu, jaká byla deklarována pořizovatelem v bodu 1 námitky a bude provedena oprava výrazu rychlostní silnice na silnici kapacitní.

Aspekt ve zlepšení napojení rozvojové oblasti ROB1 Liberec vidí pořizovatel jednoznačně v jejím kvalitnějším napojení na Hradec Králové i části ČR dále na východ. V tuto chvíli je dle zjištění pořizovatele intenzivně při cestách Brno – Liberec využívána trasa přes Prahu, která je vzdálenostně mnohem delší než pomalá trasa přes Hradec Králové.

Význam silnice při snižování automobilové dopravy na obce a města je dle pořizovatele jednoznačný, silnice by měla přetáhnout dopravu ze silnice I/35 projíždějící územím mnoha obcí a měst. I zlepšení napojení oblasti Český Ráj vnímá pořizovatel jako jeden z charakteristik záměru, především co se týče vazeb na vzdálenější oblasti republiky. Námitky k dokumentaci SEA jsou vypořádány v bodech námitky výše.

#### Námítka č. 94, bod. 48:

48. V části D.0. Vyhodnocení vlivů návrhu dopravní a technické infrastruktury na výsledky SWOT analýzy nesouhlasíme s tvrzeními uvedenými u hodnocení silných a slabých stránek záměru silnice II/283, úsek Rovensko pod Troškami – Semily, napojení na R35 územní rezerva) a silnice II/283, úsek Turnov – Semily (územní rezerva)

**Odůvodnění:** Jako silná stránka je uvedena dobrá dostupnost centra automobilového průmyslu Mladé Boleslavi a hlavního města Prahy, což snad ani nemůže být míněno vážně. Návrh územní rezervy pro přeložky silnice II/283 zajišťuje spojení Turnov - Semily, což je opačný směr než Turnov - Mladá Boleslav.

V komentáři je uvedeno, že „Variantní řešení je koncipováno v závislosti na koridoru kapacitní silnice S5. Záměr zlepšit vazby na její koridor, popř. přímo na kapacitní silnici R35“. Z tohoto textu je zcela evidentní, že zpracovatel hodnocení vůbec neporozuměl problematice silnice R35, protože jinak by věděl, že dle PUR ČR je záměr kapacitní silnice S5, který si Liberecký kraj vytyčil jako silnici rychlostní, a to R35. S5 a R35 jsou tedy jedna a tatáž silnice.

#### Vypořádání pořizovatele k bodu 48:

V uvedené formulaci nevidí pořizovatel žádný problém. Silná stránka Libereckého kraje, a to dobré napojení na Prahu a Mladou Boleslav po silnici R10, je předmětným záměrem dále posílena. A to tak, že na toto dobré spojení dále napojuje oblast Semilská.

#### Námítka č. 94, bod. 49:

49. Nesouhlasíme se závěrem v části D.IV. Vliv na stav a vývoj hodnot řešeného území.

**Odůvodnění:** Závěr je proveden zcela souhrnně pro Liberecký kraj jako celek, vůbec se nezabývá vyhodnocením jednotlivých částí kraje, které se od sebe výrazně liší nejen z hledisek životního prostředí, ale i z hledisek ekonomických a rozvojových. Takové hodnocení nelze akceptovat. Jedna věc jsou obecné cíle vyjádřené v jednotlivých zásadách a druhá věc jsou konkrétní záměry navržené v jednotlivých částech kraje. Nesouhlasíme s obecným tvrzením, že

„navržené ZÚR LK mají významně pozitivní vlivy na stav a vývoj hodnot řešeného území“, protože například návrh severního koridoru silnice R35 je záměrem, který má negativní vliv na stav a vývoj hodnot řešeného území tj. ROB3 Turnov, protože narušuje a poškozuje nejceennější hodnoty tohoto území, kterými je dochovaný krajinný ráz a nevyčíslitelné přírodní a kulturní bohatství soustředěné do tohoto malého uceleného území. Přetnutím tohoto území koridorem rychlostní silnice je nenávratným a nejcitelnějším zásahem, který byl kdy v historii této oblasti navržen. Jeho dopady budou nedozírné a nevypořádatelné se s nimi ani generace budoucí, protože stavba rychlostní silnice je prakticky neodstranitelná. Návrh ZÚR LK tedy rozhodně příznivě neovlivňuje ROB3 Turnov.

#### Vypořádání pořizovatele k bodu 49:

Dle vyjádření zpracovatele dokumentace vlivů na udržitelný rozvoj území k námitce konstatujeme:

„Nesouhlasíme se závěrem v části D.IV. Vliv na stav a vývoj hodnot řešeného území.“ – Pisatelka namítá, že je vyhodnocení ZÚR LK provedeno jako pro celek a nejsou vyhodnoceny jednotlivé části kraje, které se od sebe liší, a stejně tak nejsou vyhodnoceny konkrétní záměry v jednotlivých částech kraje. Námítka je nepravdivá a neopodstatněná. ZÚR jsou vyhodnoceny jednak jako celek, protože jsou zpracovány pro celý Liberecký kraj a protože úkolem zpracovatelů bylo vyhodnocení ZÚR LK pro celý kraj, jednak jsou podrobně vyhodnoceny všechny dílčí oblasti kraje, které jsou v ZÚR LK navrženy jako rozvojové, resp. v nichž ZÚR LK řeší organizaci a využití území (rozvojové oblasti a koridory, specifické oblasti atd.). Jednotlivé „záměry“ (na úrovni ideového záměru) navržené v ZÚR LK (dopravní a technická infrastruktura, VPS apod.) jsou všechny ve vyhodnocení ZÚR jednotlivě vyhodnoceny z hlediska svých předpokládaných vlivů (na úrovni podrobnosti a měřítka ZÚR LK, nikoliv jako konkrétní projektové záměry v rámci EIA). Vzhledem k tomu, že byla posuzována strategie, resp. územně plánovací dokumentace zvaná „Zásady územního rozvoje“, která už svým názvem specifikuje základní charakter této ÚPD, je důležitou a nedílnou součástí této ÚPD formulace těchto jednotlivých

konkrétních zásad a tyto konkrétní zásady byly zcela v souladu s platnou legislativou a metodickými postupy vyhodnoceny ve vyhodnocení vlivů ZÚR LK. Pořizovatel si jednoznačně stojí za názorem ve vyhodnocení, že formulace těchto zásad v ZÚR LK (pokud budou dodržovány a uplatňovány) mají významné pozitivní vlivy na stav a vývoj hodnot řešeného území, jak je také ve vyhodnocení dostatečně zdůvodněno a podloženo argumenty.

Pisatelka je zcela jednoznačně ve všech svých námitkách negativně zaměřena proti „silnici R35“ a tímto úhlem pohledu hodnotí celé ZÚR LK i jejich vyhodnocení. Připomínáme důrazně, že ZÚR LK nejsou pouze koridor silnice S5, ale především řada dalších návrhů rozvojových ploch a koridorů v rámci celého Libereckého kraje, a tak je nutno se dívat na ZÚR LK a jejich vyhodnocení. V žádném případě se nejedná pouze o návrh a vyhodnocení koridorů pro R35, jak se pisatelka zcela mylně domnívá a prosazuje ve svých námitkách. Koridory S5 jsou ve vyhodnocení vyhodnoceny na stejné úrovni měřítka a podrobností jako všechny ostatní dopravní koridory v ZÚR LK, neexistuje žádný relevantní důvod, proč by tomu mělo být jinak.

#### Námitka č. 94, bod. 50:

rozhodne příslušný orgán  
50. Požadujeme, aby byl z návrhu zásad územního rozvoje Libereckého kraje vypuštěn návrh územních rezervy pro severní koridor rychlostní silnice R35, a to do doby než bude v souladu s Politikou územního rozvoje vybrán koridor pro výstavbu této kapacitní silnice označené v PUR jako silnice S5.

**Odůvodnění:** Územní rezerva mj. znamená ochranu území před záměry, které by mohli ohrozit nebo znemožnit prověřované budoucí využití území. Územní rezerva pro koridory rychlostní silnice R35 je natolik plošně velkým záměrem, že může zcela zastavit rozvoj dotčených obcí.

Požadujeme, aby byla územní rezerva pro severní koridor silnice R35 z návrhu ZÚR LK vypuštěna. Tento postup byl zvolen i v případě projektu „Modernizace železničního spojení mezi Euroregionem Nisa a Hradcem Králové“, kde z důvodu, že není známa výsledná varianta vedení této železniční tratě byl tento záměr z návrhu zásad územního rozvoje

Královéhradeckého kraje vypuštěn s tím, že tento záměr bude obsahem aktualizace zásad územního rozvoje královéhradeckého kraje až poté, co bude známa výsledná varianta vedení této železniční tratě, jak je konstatováno v odstavci „Dopravní vazby“ v odůvodnění návrhu ZÚR Libereckého kraje.

Na základě všech výše uvedených připomínek požadujeme přepracovat návrh ZÚR LK včetně hodnocení vlivu ZÚR LK na životní prostředí a na udržitelný rozvoj území. Současně požadujeme vypustit z návrhu ZÚR LK územní rezervu zejména pro severní koridor silnice R35.

#### Vypořádání pořizovatele k bodu 50:

Požadavek na vypuštění koridoru územní rezervy zejména pro severní koridor silnice R35 nelze akceptovat.

Jedná se o opakovaný požadavek, který byl kompletně vypořádán v bodě 1 oddíle A) námitky.

#### Námitka č. 99:

**Podal:** Město Jablonné v Podještědí

**Č.j.** KULK 68553/2011

#### Námitka:

Do protipovodňové ochrany chybí zařazení vodním toků - Železný potok, Kněžický potok, Heřmanický potok a Postřepecký potok.

#### Odůvodnění námitky

Zkušenosti z bleskové povodně roku 2010 ukázaly, že tyto další vodní toky nepojmou přívalové deště.

**Rozhodnutí o námitce:** Námitce se nevyhovuje.



**Odůvodnění rozhodnutí:**

V Zásadách územního rozvoje Libereckého kraje (dále jen ZÚR LK) jsou vymezeny koridory pro umístění staveb a opatření pro snižování ohrožení území povodněmi (dále jen koridory protipovodňové ochrany).

Město Jablonné v Podještědí označilo za chybné nezařazení do protipovodňové ochrany vodní toky na území města Jablonné v Podj. (Železný potok, Kněžický potok, Heřmanický potok a Postřelecký potok).

Dotčený orgán Ministerstvo Zemědělství uplatnilo k této námitce stanovisko, ve kterém ponechává zařazení jmenovaných vodních toků do ZÚR LK na pořizovateli ZÚR a příslušném vodoprávním úřadu z hlediska krajské koncepce k posouzení. V odůvodnění stanoviska ministerstvo zemědělství dále uvádí, „Požadavek je velmi obecný, není zřejmé, jaká opatření se konkrétně požadují, není opřen o žádné opatření z Plánů oblasti povodí Horního a středního Labe a Ohře a dolního Labe, případně z jakých studií, či návrhů vychází, což není pravděpodobné z důvodu krátkého časového odstupu.“ Ministerstvo zemědělství nemá k dispozici žádné podklady ani informace ve výše uvedené věci. Vodní tok pod názvem Postřelecký nebyl Ministerstvem zemědělství dohledán.

Krajský úřad Libereckého kraje, odbor životního prostředí a zemědělství, který je současně i vodoprávním úřadem kraje uplatnil stanovisko, ve kterém tyto drobné toky považuje pod podrobností ZÚR LK.

Koridory protipovodňové ochrany jsou vymezeny v souladu s Konceptí ochrany před povodněmi v Libereckém kraji a zahrnují i záměry z Plánu oblasti povodí Horního a Středního Labe a Plánu oblasti povodí Ohře a Dolního Labe včetně Studie z něj vyplývající. (viz. *Odůvodnění kap. D.2*)

Protože pořizovateli ZÚR LK není známo žádné navržené protipovodňové opatření nebo stavba na těchto vodních tocích a ani nevyplývá z výše zmiňovaných dokumentů, vymezení koridoru je bezpředmětné.

Samotný koridor nezajistí ochranu před povodněmi. Koridory mají zajistit územní ochranu pro realizaci protipovodňových opatření nebo staveb. Skutečnost, že není v ZÚR LK vymezen koridor protipovodňové ochrany, neznamená, že na těchto vodních tocích nelze realizovat žádné protipovodňové opatření. Umísťování protipovodňových staveb a opatření, která nemají nadmístní význam, lze řešit pouze na úrovni územního plánu.

**Námitka č. 100:**

**Podal:** Město Jablonné v Podještědí

**Č.j.** KULK 68555/2011

**Námitka:**

Turistická doprava;

Chybí propojení s Německou spolkovou republikou a Polskem přes hraniční přechod Petrovice pro pěší a cyklisty. Zakomponovat do propojení cyklomagistrál.

**Odůvodnění námitky**

Posílit cestovní ruch se sousedními zeměmi, turistická doprava - zkvalitnění dostupnosti a přístupu, turistickou pohodu s důrazem na bezpečnost chodců a cyklistů. Podchytit zájem zahraničních i českých turistů o působení Zdislavy z Lemberka na Lemberku a okolí, Baziliku v Jablonném v Podještědí. Rozvíjet oblast turistiky – pracovní místa ve službách pro turisty, v ubytování, ve stravování atd.

**Rozhodnutí o námitce:** Námitce se částečně vyhovuje.

**Odůvodnění rozhodnutí:**

Námitka upozorňuje na chybějící propojení s Německou spolkovou republikou a Polskem přes hraniční přechod Petrovice pro pěší a cyklisty. Dále požaduje zakomponovat hraniční přechod do propojení cyklomagistrál.

Zásady územního rozvoje Libereckého kraje (dále jen ZÚR LK) jak ve své grafické, tak textové části řeší přeshraniční spojení silničního nebo železničního významu. Navrženo je pouze jedno přeshraniční spojení v Hrádku nad Nisou na nové silnici I/35. Ostatní stávající silniční nebo železniční hraniční přechody jsou v grafické části zobrazeny pouze jako informativní jev.

Přechod v Petrovicích je stávající jak pro pěší a cyklisty, tak pro automobilovou dopravu s výjimkou nákladní dopravy. Hraniční přechod v Petrovicích bude doplněn jako informační jev - stávající silniční přeshraniční spojení.

K druhé části námitky lze uvést, že cyklomagistrály nejsou předmětem ZÚR LK. ZÚR LK řeší multifunkční turistické koridory (dále jen MTK) v rámci kterých jsou vyhledávány konkrétní vedení turistických, cyklistických, lyžařských a případně vodních tras v souběhu. Jablonného v Podještědí se dotýká MTK Nová Hřebenovka, jižní větev. Tyto koridory jsou vymezeny tak, aby docházelo k návaznosti na sousední kraje a státy. Vzhledem k tomu, že MTK Nová Hřebenovka, jižní větev vede dále přes Lužické hory do Ústeckého kraje, podporuje rozvoj cestovního ruchu na území Libereckého kraje. V případě MTK Nová hřebenovka, severní větev přechází do Spolkové republiky Německo v Hrádku nad Nisou. Protože se jedná o dálkové koridory, příčné propojení na úrovni ZÚR LK by bylo neúčelné.

### **Námitka č. 101:**

**Podal:** Město Jablonné v Podještědí

**Č.j.** KULK 68556/2011

**Námitka:**

#### **SILNIČNÍ DOPRAVA**

- chybí silniční koridor v úseku Jablonné v Podještědí – Mimoň ( tak, aby byl koridor propojen přes plánovaný obchvat Jablonné v Podještědí na silnici II/270 a dále na silnici I/13).

#### **Odůvodnění námitky**

V oblasti Jablonné v Podještědí je předpoklad, že dojde k navýšení kamionové silniční dopravy vzhledem k plánovanému rozvoji průmyslu. Připravuje se obnovení těžby kamene na Tlusci, zkapacitnění výroby psiho krmení Provimi Food, s.r.o. v Brništi, revitalizace pozemků po těžbě uranu ve Stráži pod Ralskem a následné využití k podnikatelským aktivitám.

**Rozhodnutí o námitce:** Námitce se nevyhovuje.

#### **Odůvodnění rozhodnutí:**

Koridorem nadmístního významu se rozumí plocha vymezená pro umístění vedení dopravní a technické infrastruktury. Vzhledem k tomu, že ZÚR LK nenavrhují umístění nové silnice ani rozšíření či zkapacitnění stávající, není v ZÚR LK vymezen silniční koridor v úseku Jablonné v Podještědí – Mimoň.

V ZÚR LK je pouze navržen obchvat Jablonné v Podještědí, který má snížit negativní dopad silniční dopravy na zastavěné území, odstranit nehodových úseků na průtahu městem a zlepšení dopravního napojení specifické oblasti SOB3 Mimoňsko s rozvojovou oblastí ROB1 Liberec a centrem kraje.

Z územně analytických podkladů nevyplývá takový rozvoj oblasti, který by zdůvodnil potřebu vymezení silnice vyšší kategorie, která by musela být řešena v ZÚR LK. Silnice II/270 z Jablonného v Podj. do Mimoň je v současné době stabilizována v kategorií šířce 9,5 m a je dostačující pro stávající provoz i případný rozvoj průmyslu.

### **Námitka č. 102:**

**Podal:** Město Jablonné v Podještědí

**Č.j.** KULK 68557/2011

**Námitka:**

Z 52 Struktura osídlení ...

bod e) ostatní obce (nestřediskové) a jejich funkční kooperace s významným vlivem ostatních uživatelů území i s vyhledem růstu zatižení;

doplnit Jablonné v Podještědí

#### **Odůvodnění námitky:**

V Jablonném v Podještědí jsou významné turistické cíle, mezi které patří areál Malevil, Bazilika sv. Vavřince, státní zámek Lemberk, poutní studánka Zdislavy z Lemberka.

Většina těchto cílů je navštěvována celoročně.

**Rozhodnutí o námitce:** Námitce se nevyhovuje.

**Odůvodnění rozhodnutí:**

Město Jablonné v Podještědí požaduje zařadit město mezi ostatní obce (nestřediskové) a jejich funkční kooperace s významným vlivem ostatních uživatelů území i s výhledem růstu zatížení.

V Zásadách územního rozvoje Libereckého kraje (dále jen ZÚR LK) je Jablonné v P. navrženo jako centrum mikroregionálního významu a zároveň jako centrum bez významného vlivu ostatních uživatelů a jednodenních návštěvníků území.

V zásadě Z52 úkol pro územní plánování písm. e) kam se požaduje doplnit město Jablonné v P., řeší území s významným vlivem ostatních uživatelů území, jež má významný dopad na skutečné zatížení území. Jsou zde vyjmenována centra osídlení (tj. centrum subregionálního, mikroregionálního, regionálního a nadregionálního významu) a ostatní obce s významným vlivem ostatních uživatelů. Protože je Jablonné v P. centrem mikroregionálního významu, nelze ho již zařadit mezi ostatní obce s významným vlivem ostatních uživatelů jak je požadováno v námitce.

K zařazení mezi centra osídlení s významným vlivem ostatních uživatelů nesplňuje kritéria, která byla stanovena pro tuto kategorii obcí a která jsou uvedena v odůvodnění ZÚR LK. Hlavní kritérium pro zařazení obcí do této kategorie je min 2000 ostatních uživatelů území. Ostatními uživateli území jsou především sezónní (přechodně ubytovaní nebo přechodně bydlící) uživatelé území z důvodu rekreace, cestovního ruchu a druhého bydlení a v metodice výpočtu se zohledňuje denní (pravidelný) pohyb za prací a do škol, který nemusí být vždy kladný. Údaje pro jednotlivé obce jsou uvedeny v Tabulkové příloze odůvodnění ZÚR LK, tab. č. 1. Město Jablonné v P. má pro denní pohyb uvedeno -379 obyvatel a 1245 sezónních uživatelů. Celkem se jedná o 866 ostatních uživatelů území, čímž nesplňuje podmínku min 2000 ostatních uživatelů území. Data vycházejí z údajů Českého statistického úřadu (sčítání lidí, domů a bytů z roku 2001) nebo expertního odhadu zpracovatele (např. počet jednodenních návštěvníků).

Turistické cíle na území města Jablonné v P. které jsou uvedeny v odůvodnění námitky, jsou zohledněny v zásadě Z60, která vymezuje oblasti, podoblasti cestovního ruchu, střediska a centra cestovního ruchu. Zde je město Jablonné v P. uvedeno jako polyfunkční středisko cestovního ruchu tj. centrum osídlení zajišťující obslužné zázemí středisek cestovního ruchu a příměstských středisek rekreace, současně plnící funkci střediska cestovního ruchu.

**Námitka č. 103:**

**Podal:** Obec Šimonovice

**Č.j.** KULK 68542/2011

**Námitka:**

Nesouhlasíme s vymezením železničního koridoru D26 (zpřesnění koridoru KD1 navrženého PÚR z r. 2008) tak, jak je navržen v textové a grafické části ZÚR a požadujeme jeho vymezení upravit v souladu se zpřesněnou trasou zkapacitnění železniční tratě Turnov – Liberec potvrzenou Centrem dopravního výzkumu ze dne 27.5.2011.

**Odůvodnění námitky:**

Trasa vymezená v návrhu ZÚR podstatným způsobem zasahuje do zastavěných a zastavitelných území obce Šimonovice, omezuje rozvoj ploch bydlení a občanské vybavenosti, včetně veřejně prospěšných staveb a tím podstatně omezuje možný rozvoj obce. Zpřesněná trasa potvrzená MD ČR, která byla vymezena jako variantní již v předchozích podkladech, je k území obce podstatně šetrnější a neovlivňuje zásadním způsobem možnosti rozvoje obce Šimonovice.

**Rozhodnutí o námitce:** Námitce se nevyhovuje.

**Odůvodnění rozhodnutí:**

Obec Šimonovice nesouhlasí s vymezením železničního koridoru D26 tak jak je navržen v textové a grafické části ZÚR LK.

V ZÚR LK je navržen koridor mezinárodního významu železniční spojení Praha-Mladá Boleslav-Turnov-Liberec-Frydlant-Černousy/Zawidów (PL). Důvodem pro vymezení koridoru je dodržení závazků ČR jako signatáře dohody AGTC, zkvalitnění a zrychlení dostupnosti Prahy a následně dalších návazností železničního spojení, zlepšení dopravních vazeb v rámci rozvojových oblastí ROB1 Liberec a ROB3

Turnov, podstatné zkrácení trasy z Prahy do Liberce, zmírnění negativních dopadů na životní prostředí aj. (viz. odůvodnění kap D.1)

V návrhu ZÚR LK pro společné jednání v roce 2007 i v roce 2010 byly v úseku mezi Libercem a Hodkovicemi nad Mohelkou navrženy 3 varianty koridoru železničního spojení vycházející ze „Studie proveditelnosti železničního spojení Euroregionu Nisa s Prahou a Hradcem Králové“. V průběhu roku 2010 nechalo Ministerstvo dopravy zpracovat studii „Praha – Hradec Králové/Liberec, rychlostní spojení“ (dále jen studie). Cílem zpracování této studie v širších souvislostech je vytvoření kvalitního a atraktivního železničního spojení krajských měst s hlavním městem Prahou i mezi sebou navzájem, které spolehlivě převezme výhledovou poptávku po dopravě a obstojí v konkurenci stále rostoucí silniční dopravy. Tato Studie není zatím dokončena, nicméně byla již Libereckému kraji prezentována Ministertvem dopravy a poskytnuta jako podklad pro ZÚR LK. Následně na společném jednání zástupkyně Ministerstva dopravy uvedla, že závěry z této studie lze již převzít a vycházet z nich v rámci přepracování ZÚR LK. Vzhledem k tomu, že ZÚR nemohou obsahovat v návrhu více variant, došlo k výběru varianty dle aktuální studie, která toto území prověřila a vybrala nejvhodnější variantu.

K námitce obce Šimonovice uplatnilo Ministerstvo dopravy následující stanovisko:

„Dotčeným územím prochází trať č. 030 u níž se v budoucnu očekává modernizace, která bude zahrnovat zdvojkolejnění a výrazné zvýšení technických parametrů. Z této skutečnosti vyplývají také plánované změny trasování v dotčeném území. Vzhledem k rannému stádiu přípravy trasy a relativně malému měřítku, v němž jsou zpracovány mapové výstupy studie, není možné určit přesné územní nároky. Z toho důvodu vymezují ZÚR LK koridor, do něhož bude trasa modernizované tratě umístěna, nikoli jako lokalizovanou trasu. Zájmem Ministerstva dopravy je, aby sledované záměry při průchodu územím v maximální možné míře respektovali jeho urbanismus i jeho přírodní a kulturní hodnoty. Dosud nebylo rozhodnuto o preferované variantě a z toho důvodu je třeba hájit všechny její varianty. Vzhledem ke konfliktu záměru s rozvojovými záměry obce je možné prověřit zpřesnění záměru v podrobnější územně plánovací dokumentaci.“

Obec Šimonovice požaduje upravit koridor v souladu se zpřesněnou trasou zkapacitnění železniční tratě Turnov – Liberec potvrzenou Centrem dopravního výzkumu (dále jen CDV) ze dne 27.5.2011. V odůvodnění námitky je uvedeno, že varianta navrhovaná CDV je šetrnější k území obce a neovlivňuje zásadním způsobem rozvoj obce Šimonovice. Též je uvedeno, že trasa navrhovaná CDV je potvrzená Ministerstvem dopravy.

Ze stanoviska Ministerstva dopravy k námitkám týkajícím se tohoto koridoru vyplývá, že není možné do ZÚR LK požadovat jinou trasu než tu zanesenou v ZÚR LK, tím je zároveň popřena informace o tom, že Ministerstvo dopravy potvrzuje variantu zaslanou CDV. CDV není dotčeným orgánem a jeho vyjádření není pro ZÚR LK závazné. Dotčeným orgánem z hlediska železniční dopravy je Ministerstvo dopravy.

Dle informací z odůvodnění námitky je trasa navrhovaná CDV zkapacitnění železniční trati, ZÚR LK ovšem navrhuje modernizaci trati s novostavbami úseků, elektrizaci a zdvojkolejnění, která je předpokladem zkvalitnění a zrychlení dostupnosti Prahy v takovém čase, aby železniční doprava byla konkurence schopná s dopravou silniční.

### **Námitka č. 104:**

**Podal:** XXXX (Nová Ves nad Nisou)

**Č.j.** KULK 58540/2011

#### **Námitka:**

**Nesouhlasíme s návrhem ZUR LK ve věci trasování koridoru silnice I. třídy, úsek D07 v trase Jablonec nad Nisou – Smržovka – Tanvald přes katastrální území obce Nová Ves nad Nisou.**

V návrhu Zásad územního rozvoje Libereckého kraje (dále jen ZUR LK) je v části D (zpřesnění vymezení ploch a koridorů nadmístního významu) specifikováno vymezení koridoru nadregionálního významu označeného D07 a v části G.1 (vymezení veřejně prospěšných staveb) je uvedeno, že dotčenou obcí pro vedení tohoto koridoru je i obec Nová Ves nad Nisou.

**Nesouhlasíme s návrhem vést koridor dotčeným územím obce Nová Ves nad Nisou, a to zejména z těchto důvodů:**

- 1) Obec Nová Ves nad Nisou je příměstskou rekreační oblastí s kvalitní a bohatou nabídkou přírodních zajímavostí, významných krajinných prvků, mokřad, živočišných a rostlinných společenství, pramenišť i památného stromu v trase vymezeného koridoru D07.



**Nesouhlasíme s návrhem ZUR LK ve věci trasování koridoru silnice I. třídy, úsek D07 v trase Jablonec nad Nisou – Smržovka – Tanvald přes katastrální území obce Nová Ves nad Nisou.**

V návrhu Zásad územního rozvoje Libereckého kraje (dále jen ZUR LK) je v části D (zprůsolení vymezení ploch a koridorů nadmístního významu) specifikováno vymezení koridoru nadregionálního významu označeného D07 a v části G.1 (vymezení veřejně prospěšných staveb) je uvedeno, že dotčenou obcí pro vedení tohoto koridoru je i obec Nová Ves nad Nisou.

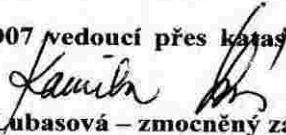
Nesouhlasíme s návrhem vést koridor dotčeným územím obce Nová Ves nad Nisou, a to zejména z těchto důvodů:

- 1) Obec Nová Ves nad Nisou je příměstskou rekreační oblastí s kvalitní a bohatou nabídkou přírodních zajímavostí, významných krajinných prvků, mokřad, živočišných a rostlinných společenství, pramenišť i památného stromu v trase vymezeného koridoru D07.
- kraje i při souvisejících jednáních s představiteli okolních měst, kterých se trasa stávajících silnic I. tříd týká. Tyto komunikace jsou nyní nově zrekonstruované, kapacitně dostačující, obzvláště v kombinaci s železniční dopravou, která je v ZUR LK navržena všeobecně ke zkapacitnění.
- 5) Vedení koridoru D07 v návrhu dle ZUR LK (vedení přes Novou Ves nad Nisou) by bylo přeložkou stávající silnice I/10 vedoucí přes Železný Brod – Tanvald. Navíc by se tato nová silnice ve Smržovce fyzicky napojila na již stávající silnici (nyní I/14), případně se výhledově uvažuje (dle dostupných studií – např. firmy Valbek se zpracovanou vizualizací trasy) o trasování přes Smržovku v souběhu s dnes již stávající silnicí I/14, což je z hlediska ekonomické náročnosti stavby neefektivní, neboť půjde o souběh dvou silnic ve stejné trase. Následné dopravní zatížení obce Nová Ves nad Nisou (včetně přeložky dnešní I/10 vedoucí přes Železný Brod) je naprosto nepřijatelné a nežádoucí.
- 6) S ohledem na stávající síť silnic I. tříd, a to I/14 a I/10 a z pohledu dlouhodobého vývoje trasování silnice přes Novou Ves (minimálně od 80.let minulého století) a v kontextu dnešních potřeb obslužnosti území se jedná také o vyřešení dopravní situace zejména v Jablonci nad Nisou, který dlouhodobě usiluje o tzv. „Jižní obchvat“, kterým trasování silnice I. třídy v koridoru D07 přes katastr obce Nová Ves nad Nisou určitě je (už i s ohledem na předpokládané etapy výstavby dle studie zpracované společností Valbek). Pokud totiž bude v rámci dopravní obslužnosti využita stávající komunikace I/14 ve směru Liberec – Jablonec nad Nisou – Lučany nad Nisou – Tanvald (s kvalitním dopravním řešením v Jablonci nad Nisou u přehrady Mšeno) a dále stávající silnice I/10 ve směru Turnov – Železný Brod – Tanvald s velmi dobrým napojením dopravy od Prahy, dá se předpokládat i že i výhledově uspokojí tranzitní dopravu směřující do Jizerských hor a Krkonoš.
- 7) Navrhovaná trasa koridoru D07 vedoucí přes Novou Ves nad Nisou je nevhodná také z pohledu zimní údržby, kdy Nová Ves nad Nisou je ve výrazně vyšší nadmořské výšce (cca 650m.n.m.) než stávající trasa silnice I/10 (Železný Brod – Tanvald) cca 500m.n.m., což po značnou část roku významně finančně zatíží správce komunikace.
- 8) S ohledem na dlouhodobou úvahu trasování silnice přes Novou Ves nad Nisou, minimálně od 80.let minulého století, tedy již 30 let, je obec v rámci svého koncepčního rozvoje dlouhodobě omezovala ochranou koridoru podle územního plánu Libereckého kraje LSRA a stavební uzávěrou. Požadujeme uvolnění tohoto omezení s možností rozvoje obce v této části.

**ZUR LK mají za cíl také zajistit příznivé životní prostředí a chránit přírodní hodnoty území kraje, proto tímto žádáme o zachování vedení silnic I. tříd v současných trasách, a to:**

- a) silnice I/14 Liberec – Jablonec nad Nisou – Lučany nad Nisou – Smržovka – Tanvald
- b) silnice I/10 Turnov – Železný Brod – Tanvald

**a zrušení v ZUR LK navrhovaného koridoru D07 vedoucí přes katastrální území obce Nová Ves nad Nisou.**

  
Kamila Lubasová – zmocněný zástupce veřejnosti

**Rozhodnutí o námitce:** Námitce se nevyhovuje

**Odůvodnění rozhodnutí:**

XXXX jako zástupce veřejnosti nesouhlasí s vymezením koridoru D07 silnice I. třídy, úsek Jablonec nad Nisou – Smržovka – Tanvald. Jako důvod nesouhlasu je uváděno zejména znehodnocení kvalitního životního prostředí a příměstské rekreační oblasti, zhoršení propustnosti krajiny, rozdělení obce na dvě části a omezení rozvoje obce. Dále podatelka námítky informuje, že obec Nová Ves nad Nisou dlouhodobě usiluje o zachování dopravy po stávajících silnicích I. třídy (I/14 a I/10) a nesouhlasí s vedením silnice I/10 přes území Nové Vsi n.N. Podatelka námítky se také domnívá, že se jedná zejména o vyřešení dnešních potřeb obslužnosti Jablonce nad Nisou a stávající dopravní situaci na



silnicích I. třídy považuje za uspokojivou. Z pohledu zimní údržby považuje variantu přes Novou Ves n.N. za nevhodnou.

V ZÚR LK je navržen koridor D07 silnice I. třídy, úsek Jablonec nad Nisou – Smržovka – Tanvald. Jedná se o veřejně prospěšnou stavbu nadregionálního významu, která je dle § 2 odst. 1 písm. l) zákona č. 183/2006 o územním plánování a stavebním řádu stavbou pro veřejnou infrastrukturu, určená k rozvoji nebo ochraně území obce, kraje nebo státu. Důvodem pro vymezení je zejména zvýhodnění propojení obsluhovaného území na koridory silnic mezinárodního významu R35, I/35, R10 a zvýhodnění spojení směrem na Polsko, zlepšení dopravních vazeb v rámci rozvojové oblasti ROB1 Liberec, zlepšení dopravní přístupnosti specifických oblastí SOB5 Jizerské hory a SOB6 západní Krkonoše a odstranění problematických úseků při průchodu zastavěným územím. (viz. *odůvodnění kapitola D.1*). Nejedná se tedy o vyřešení dopravní situace v Jablonci nad Nisou, ale o koncepční řešení silnic I. třídy na území Libereckého kraje.

ZÚR LK neumísťují silnici I/10 do nového koridoru. Silnice I/10 zůstává nadále v úseku Turnov – Železný Brod – Tanvald. Skutečnost, že se v budoucnu uvažuje o přesunu silnice I/10 do úseku R35 Rádelský Mlýn – Rychnov u Jablonce nad Nisou – Jablonec nad Nisou – Smržovka – Tanvald, vyplývá z Kategorizace dálnic a silnic I. třídy do roku 2040 schválené Ministerstvem dopravy v roce 2010. S ohledem na tuto skutečnost je v návrhu ZÚR LK vymezen pouze koridor D07 jako koridor silnice I. třídy, úsek Jablonec nad Nisou – Smržovka – Tanvald. O čísle konkrétní silnice I. třídy v tomto koridoru např. přemístění stávající silnice I/10 dle Kategorizace není definitivně rozhodnuto.

Nesouhlas se záměrem koridoru D07 je často opírá o ochranu přírody a krajiny a kvalitu bydlení. Na druhou stranu je třeba zvážit veřejný zájem kvalitní dopravní sítě silnic I. třídy, které slouží zejména pro dálkovou dopravu a odvedení této dálkové dopravy z center měst. Vzhledem k velké koncentraci obyvatel v centrech měst a obcí je zátěží (hlukové, emisní apod.) vyplývající z dopravy vystaveno velké množství obyvatel. Území, kterým stávající silnice I/14 prochází je v podstatě souvislé zastavěné území. Proto nelze toto řešit jednoduchým obchvatem, ale je navrhována nová komunikace. Včasná územní ochrana pro tento záměr současně umožní v budoucnu realizaci záměru s menšími dopady na obyvatelstvo, na životní prostředí i ekonomiku.

Z hlediska koncepce dopravy k dálnicím a silnicím I. třídy je příslušným orgánem státní správy Ministerstvo dopravy, které tento záměr zahrnuje do Kategorizace dálnic a silnic I. třídy do roku 2040. V případě, že Ministerstvo dopravy vyhodnotí návrh koridoru silnice I. třídy z Jablonce nad Nisou přes Smržovku do Tanvaldu jako nadbytečný a přikloní se k tzv. nulové variantě, bude tato skutečnost jako údaj o území poskytnut do Územně analytických podkladů Libereckého kraje a koridor následně vypuštěn v aktualizaci ZÚR LK.

Ministerstvo dopravy k námitkám a připomínkám týkajícím se koridoru D07 a zejména Nové Vsi nad Nisou uvedlo:

Dlouhodobý záměr, přeložka silnice I/14 Jablonec nad Nisou – Nová Ves nad Nisou – Smržovka – Tanvald (budoucí peáž se silnicí I/10) řeší obchvat Jablonce nad Nisou a dalších obcí silnicí I. třídy. Smyslem dopravních investic do silnic I. třídy není preferovat průtah obcemi.

Obchvatovou trasou nebude dotčena zástavba pro bydlení v obcích podél trasy. Ochrana rekreačních objektů bude řešena technickými opatřeními. Zda bude trasa realizována, může doporučit pouze závěr procesu EIA.

Je nutné zvážit všechna hlediska, přínosy i negativa navrhované silnice a hledat takové řešení, které bude mít minimální dopady na své okolí a na rozvoj města. V této podrobnosti je schopen pracovat pouze územní plán, nikoli zásady územního rozvoje, které v souladu s § 36 odst. 1 stavebního zákona stanoví zejména základní požadavky na účelné a hospodárné uspořádání území kraje, vymezení plochy nebo koridory nadmístního významu a stanoví požadavky na jejich využití. Úkolem územních plánů je v rámci koridoru vymezeném v ZÚR LK vyhledat vhodné vedení zpřesněného koridoru, či trasy s ohledem na limity využití území, stávající zástavbu, rozvoj obce a v souladu s požadavky dotčených orgánů. Konkrétní (detailní) trasa se na úrovni ZÚR LK nevyhledává.

### **Námítka č. 105**

**Podal:** obec Nová Ves nad Nisou

**Č.j.** KULK 68543/2011

**Námítka:**

Námitka se týká koridoru silnice uvedeném v ZUR LK v části „D“ - zpřesnění vymezení ploch a koridorů nadmístního významu, kde je specifikováno vymezení koridoru nadregionálního významu označeného „D07“ a v části „G.1“ - vymezení veřejně prospěšných staveb, kde je uvedeno, že dotčenou obcí pro vedení tohoto koridoru je i obec Nová Ves nad Nisou.

Námitku podává za obec Novou Ves nad Nisou její starosta v souladu s usnesením zastupitelstva obce.

**S návrhem trasování silnice 1. třídy přes katastr obce Nová Ves nad Nisou obec zásadně nesouhlasí, a to dlouhodobě. Toto své stanovisko obec deklaruje např. usnesením zastupitelstva z roku 2003, 2005 či 2011 a podávanými námitkami při tvorbě územního plánu Libereckého kraje (územní plán velkého územního celku Libereckého kraje (dále jen ÚP VÚC) a jeho aktualizace).**

#### Odůvodnění námitky:

- Obec se dlouhodobě snaží o zrušení vedení koridoru silnice 1. třídy přes katastr obce Nová Ves nad Nisou. Koridor silnice je v území obce chráněn v několika variantách, které blokují dlouhodobě rozvoj obce (od 80.let minulého století, tedy již více než 30let). Varianty jsou různé – jednu z nich určuje územní plán kraje Liberecká sídelní regionální aglomerace (dále jen LSRA), vlastní územní plán obce, do kterého s ohledem na nadřazenou dokumentaci byla obec „nucena“ trasování silnice převzít, dvě studie firmy Pragoprojekt z roku 1993 na které je vyhlášena stavební uzávěra a zatím poslední trasování je zpracováno firmou Valbek pro potřeby Ředitelství silnic a dálnic.
- V obci již v roce 2003 při možnosti vyjádření se k návrhu ÚP VÚC vznikly dvě petice místních občanů, chalupářů a příznivců obce, kteří trasování silnice přes Novou Ves nad Nisou zamítají. Petiční akce byla začátkem září 2011 opět zahájena, aby aktualizace petic dříve sepsovaných, a je zřejmé, že zájem o tuto problematiku je v rámci veřejného života v obci na předním místě. Petice je opět vyjádřením negativního postoje obyvatel vůči silnici.
- V obci dnes působí tři občanská sdružení, která mají ve své hlavní činnosti specifikováno chránění přírody a krajiny a také tato sdružení vyjadřují svůj nesouhlas s trasováním silnice 1. třídy přes Novou Ves nad Nisou
- Pro účely cestovního ruchu pro přístup do Jizerských hor a Krkonoš je kapacitně dostačující síť stávajících silnic I. třídy, zejména:
  - ve směru od Liberce přes Jablonec nad Nisou dále na Tanvald je k dispozici silnice I/14, kde byla v loňském roce provedena její zásadní rekonstrukce
  - ve směru od Prahy přes Turnov, Železný Brod dále na Tanvald využití silnice I/10, která byla také nově zrekonstruovaná, je kratší (než přeložka v koridoru D07) a je umístěna v nižší nadmořské výšce, což výrazně usnadňuje zimní údržbu
- Trasování koridoru D07 přes území obce Nová Ves nad Nisou je součástí „Jižního obchvatu“ města Jablonce nad Nisou. Význam koridoru D07 je, s ohledem na současné kvalitní napojení dopravy ve směru od Prahy do Krkonoš a Jizerských hor v trase Turnov – Železný Brod – Tanvald po stávající silnici I/10, zvýšen tím, že by právě přes Novou Ves nad Nisou měla být svedena do koridoru D07 přeložka nynější silnice I/10. Takový razantní nárůst dopravy přes obec je nežádoucí s ohledem na zachování kvality životního prostředí v obci.
- Podporou řešení dopravní situace v Jablonci nad Nisou, v návaznosti na „Severní tangentu“ – tedy řešení dopravní situace u přehrady Mšeno, kde je nyní plynulost dopravy omezena a kde by výhledově mělo být realizováno takové řešení, které usnadní průjezd kolem přehrady směrem na Lučany nad Nisou po stávající silnici I/14 tzv. „Severní tangenty“, kdy tranzitní doprava ve směru Liberec – Jablonec nad Nisou a dále na Jizerské hory či Krkonoše může vhodně využít průjezdu Jabloncem po silnici I/14 s využitím trasy v úseku Rýnovice – okružní křižovatka Tovární – Želivského, okružní křižovatka v Jabloneckých Pasekách a křížení s Palackého ulicí u přehrady Mšeno provést např. variantou „dlouhý tunel“ podle již dříve zpracované technické studie firmy Valbek Liberec : technická studie – křižovatka III/29029 s Palackého ulicí v Jablonci nad Nisou , 05/2009 a podle Studie širších vztahů Jablonecké přehrady a okolí – územní studie Atelieru A4 s.r.o., Jablonec nad Nisou z 10/2009, která byla již projednána s místními obyvateli, se výrazně snížila potřeba „Jižního obchvatu“ města
- V kombinaci silniční sítě se železniční dopravou je stávající dopravní síť z pohledu dopravní obslužnosti regionu dostačující i výhledově. Navíc zkapacitnění železniční dopravy je v ZUR LK preferováno.
- S ohledem na dlouhodobě uvažované omezení průjezdu tranzitní kamionové dopravy přes hraniční přechod v Harrachově (v souvislosti s vyřešením dopravní situace na hraničním přechodu v Hrádku nad Nisou) se opět minimalizuje význam budování nové silnice.

- Navíc silnice, podle známé studie firmy Valbek (byla provedena i vizualizace trasy), rozděluje plánovanou silnici v koridoru D07 do tří etap s tím, že 2 jsou výhledové a navazují na stávající silnice (I/14 nebo I/65) a často jsou vedeny v jejich souběhu, což směřuje k nadbytečnosti samotného koridoru D07, neboli silnice 1. třídy přes Novou Ves nad Nisou.
- Obec Nová Ves nad Nisou je koncipována jako příměstská, rekreační a klidová zóna s velmi dobrou a atraktivní nabídkou kvalitního životního prostředí pro vlastní bydlení, rekreaci i sportovní vyžití. Obec chce zachovat i do budoucna ráz venkovské krajiny, která je výrazem identity území. Obec chce chránit a rozvíjet civilizační a kulturní hodnoty území, včetně urbanistického vzhledu obce. Silnice by nevratně rozdělila obec na dvě části, zhoršila by propustnost volné krajiny na úpatí černostudničního hřebene.
- Silnice nevratně naruší ekologickou stabilitu území (např. v trase komunikace nebo její blízkosti se nachází významná rostlinná i živočišná společenstva, také prameniště Novoveského potoka, mokřady, významné krajinné prvky, památný strom – v roce 2009 vyhlášený stromem Jablonecka, dále by zde došlo k narušení Aleje dětí, vysazené v rámci projektu obnovy staré úvozové cesty na Černou studnici ve spolupráci s širokou veřejností).
- Silnice ovlivní kvalitu životního prostředí v obci (zejména hluk, prašnost, zplodiny), stavbou silnice dojde k ovlivnění zdrojů pitné vody (zdrojem pitné vody místních obyvatel jsou studny).
- Silnice nenávratně negativně ovlivní turistickou a sportovní atraktivitu území. Cílem obce je však naopak rozvíjet sportovně rekreační vybavenost posilující význam denní rekreace obyvatel a sportovní využití území na úrovni místního i nadmístního významu.

**V rámci silnice 1. třídy trasované v ZÚR LK přes obec Novou Ves nad Nisou specifikované v koridoru D07 (v grafické příloze s označením I/10) žádáme, aby při schvalování konečné podoby ZÚR LK byl koridor D07 v trase Jablonec nad Nisou – Nová Ves nad Nisou – Smržovka zrušen a doprava byla vedena i nadále po stávajících silnicích I/14 (trasa Liberec – Jablonec nad Nisou – Lučany nad Nisou – Smržovka – Tanvald) a I/10 (Turnov – Železný Brod – Tanvald).**

**Rozhodnutí o námitce:** Námitka se nevyhovuje.

#### **Odůvodnění rozhodnutí:**

V ZÚR LK je navržen koridor D07 silnice I. třídy, úsek Jablonec nad Nisou – Smržovka – Tanvald. Jedná se o veřejně prospěšnou stavbu. Důvodem pro vymezení je zejména zvýhodnění propojení obsluhovaného území na koridory silnic mezinárodního významu R35, I/35, R10 a zvýhodnění spojení směrem na Polsko, zlepšení dopravních vazeb v rámci rozvojové oblasti ROB1 Liberec, zlepšení dopravní přístupnosti specifických oblastí SOB5 Jizerské hory a SOB6 západní Krkonoše a odstranění problematických úseků při průchodu zastavěným územím. (viz. *odůvodnění kapitola D.1*).

Jak vyplývá z čl. 76 Politiky územního rozvoje ČR 2008 dopravní infrastruktura jako součást veřejné infrastruktury je zřizována a využívána ve veřejném zájmu.

Obec Nová Ves nad Nisou nesouhlasí s návrhem trasování silnice I. třídy přes katastr obce Nová Ves nad Nisou.

V odůvodnění námitky obec uvádí, že koridor již více jak 30 let blokuje rozvoj obce a je chráněn v několika variantách vyplývajících z dřívější územně plánovací dokumentace, ze studie firmy Pragoprojekt z roku 2003, na základě které byla v obci vyhlášena stavební uzávěra a poslední verzí je trasování zpracované firmou Valbek pro potřeby Ředitelství silnic a dálnic.

ZÚR LK nahrazují dříve schválené územní plány velkých územních celků (dále jen ÚP VÚC). Platnost ÚP VÚC Liberecké sídelní aglomerace byla ukončena 31.12.2009. ZÚR LK navrhuje pouze jeden koridor a stanovuje úkol pro územní plánování pro koridor D07, v němž ukládá obcím upřesnit, stabilizovat a řešit územní souvislosti vedení koridoru. Je tedy úkolem obce, aby v územním plánu vymezila koridor, který v souladu s požadavky dotčených orgánů zpřesňuje koridor vymezený v ZÚR LK a zohledňuje limity území a předpokládaný rozvoj obce. Po vydání ZÚR LK bude možné koridory či trasy vymezené mimo koridor stanovený v ZÚR LK vypustit a území využít pro rozvoj obce.

Nesouhlas se záměrem koridoru D07 vyjadřovaný prostřednictvím petic a občanských sdružení je zcela logicky opírá o ochranu přírody a krajiny a kvalitu bydlení. Na druhou stranu je třeba zvážit veřejný zájem kvalitní dopravní sítě silnic I. třídy, které slouží zejména pro dálkovou dopravu a odvedení této dálkové dopravy z center měst. Vzhledem k velké koncentraci obyvatel v centrech měst

je zátěži (hlukové, emisní apod.) vyplývající z dopravy vystaveno velké množství obyvatel. Území, kterým stávající silnice I/14 prochází je v podstatě souvislé zastavěné území. Proto nelze toto řešit jednoduchým obchvatem, ale je navrhována nová komunikace. Zájem obce by mělo být naopak omezit rozvoj směrem k plánované silnici, aby budoucí dotčení obyvatelé nebyly vystaveni následně takové dopravní zátěži jako dnes v blízkosti stávající silnice. Včasná územní ochrana pro tento záměr současně umožní v budoucnu realizaci záměru s menšími dopady na obyvatelstvo, na životní prostředí i ekonomiku.

Obec Nová Ves nad Nisou dále považuje stávající síť silnic I. třídy za dostatečnou, zejména z důvodu, že byla zrekonstruovaná silnice I/14 přes Smržovku a silnice I/10 přes Železný Brod. Ministerstvo dopravy v roce 2010 schválilo kategorizaci dálnic a silnic I. třídy do roku 2040, kde předpokládá přemístění silnice I/10 do koridoru Rychnov u Jablonce nad Nisou – Jablonec nad Nisou – Smržovka – Tanvald. Nelze tedy do budoucna počítat s tím, že stávající silnice I/10 bude i v budoucnu přebírat část dálkových dopravních vztahů odehrávající se ve směru na Tanvald, Harrachov a dále do Polska.

Ministerstvo dopravy je příslušné z hlediska koncepce dopravy k dálnicím a silnicím I. třídy. V případě, že vyhodnotí návrh koridoru silnice I. třídy z Jablonce nad Nisou přes Smržovku do Tanvaldu jako nadbytečný, ať z důvodu konkurence železniční dopravy, sníženému významu hraničního přechodu v Harrachově nebo jiného důvodu, bude tato skutečnost jako údaj o území poskytnut do Územně analytických podkladů Libereckého kraje, které jsou základním podkladem pro zpracování ÚPD a následně bude vypuštěn v aktualizaci ZÚR LK.

Obec Nová Ves nad Nisou navrhuje v odůvodnění námitky řešení dopravní situace v Jablonci nad Nisou prostřednictvím tzv. severní tangenty, která již byla prověřována technickou studií.

Ministerstvo dopravy k námitkám a připomínkám týkajícím se koridoru D07 a zejména Nové Vsi nad Nisou uvedlo:

Dlouhodobý záměr, přeložka silnice I/14 Jablonec nad Nisou – Nová Ves nad Nisou – Smržovka – Tanvald (budoucí peáž se silnicí I/10) řeší obchvat Jablonce nad Nisou a dalších obcí silnicí I. třídy. Smyslem dopravních investic do silnic I. třídy není preferovat průtah obcemi.

Obchvatovou trasou nebude dotčena zástavba pro bydlení v obcích podél trasy. Ochrana rekreačních objektů bude řešena technickými opatřeními. Zda bude trasa realizována, může doporučit pouze závěr procesu EIA.

Z dopravního hlediska je neúčelné po realizaci přeložky I/14 vracet dopravu opět do původní trasy přes Jablonecké Paseky, kudy bude vedena po silnici nižší třídy pouze místní doprava.

Vedení tranzitní dopravy tzv. „severní tangentou“ podél rekreační oblasti Mšeno ŘSD odmítá jako velmi obtížně technicky realizovatelné, neboť trasa bude muset být vedena v několika tunelech v místech křižovek s místními komunikacemi. Přitom dopravní provoz ze sil. I/65 by opět skončil v průtahu městem Jablonec nad Nisou.

Řešení navrhované obcí Nová Ves nad Nisou není na území Nové Vsi nad Nisou, ale na území města Jablonec nad Nisou. Tento návrh nebyl pro zpracování ZÚR LK poskytnut ze strany poskytovatele údajů o území v tomto případě ŘSD, ani ze strany města Jablonec nad Nisou. Ministerstvo dopravy ve svém stanovisku k námitkám a připomínkám uvedlo, z jakého důvodu tento návrh nesleduje.

Dopravní infrastruktura může vždy negativně ovlivnit jak životní prostředí tak obyvatelstvo v lokalitě, kde je navrhována nová komunikace. Je nutné zvážit všechna hlediska, přínosy i negativa navrhované silnice a hledat takové řešení, které bude mít minimální dopady na své okolí a na rozvoj města. V této podrobnosti je schopen pracovat pouze územní plán, nikoli zásady územního rozvoje, které v souladu s § 36 odst. 1 stavebního zákona stanoví zejména základní požadavky na účelné a hospodárné uspořádání území kraje, vymezí plochy nebo koridory nadmístního významu a stanoví požadavky na jejich využití.

### **Námitka č. 110:**

**Podal:** Občanské sdružení Žižkův vrch – zástupce veřejnosti (XXXX – Jablonec nad Nisou)

**Č.j.** KULK 68549/2011

### **Námitka:**

1) Nesouhlasíme s návrhem zásad územního rozvoje Libereckého kraje v té jeho části, kterou je nově navržena trasa silnice I/14 v prostoru Srnčího dolu a v části Zeleného údolí v Jablonci nad Nisou.

**Odůvodnění námitky:**

1) Svůj nesouhlas odůvodňujeme hledisky dopravně-koncepčními, urbanistickými, ekologickými a současný návrh je dle našeho názoru v rozporu s udržitelností rozvoje v daném území. Trasa silnice I/14, jak je navržena v zásadách územního rozvoje Libereckého kraje neřeší dle našeho názoru koncept dopravy ve městě a nepovede k odvedení dopravy z centra Jablonce nad Nisou. Ze všech uvedených hledisek považujeme tuto trasu silnice I/14 za nevhodnou a domníváme se, že uvedená hlediska nebyla v návrhu dosud dostatečně zohledněna. Tento návrh dopravního řešení má jen malý efekt pro vnitřní dopravu města.

Uvažovaná stavba v drastickém rozměru likviduje přírodní zázemí města Jablonce nad Nisou, které je jedním z hlavních pilířů atraktivity města. Došlo by tak k poškození cenných území a přerušení vazby centra na krajinu. Tato území poskytují cenné klidové zázemí a místo pro rekreaci a odpočinek a volnočasové aktivity lidí celého města. Území zároveň poskytuje biokoridory pro lesní zvěř.

Rozšíření silniční sítě je problematické i z hlediska údržby v době sněhových kalamit.

Uvažovaná západní tangenta trase kolem západní a jižní části Žižkova vrchu zavléká zbytnou tranzitní dopravu do jedinečného přírodního prostředí a nezabezpečuje vůbec dopravní obsluhu města.

**Rozhodnutí o námitce:** Námitce se nevyhovuje

**Odůvodnění rozhodnutí:**

Občanské sdružení Žižkův vrch jako zástupce veřejnosti nesouhlasí s návrhem trasy silnice I/14 v prostoru Srnčího dolu a v části Zeleného údolí v Jablonci nad Nisou.

Zásady územního rozvoje Libereckého kraje (dále jen ZÚR LK) navrhuje koridor D11A silnice I/14 úsek Liberec – Jablonec nad Nisou. Důvodem vymezení je zejména zlepšení dopravních vazeb v rámci rozvojové oblasti ROB1 Liberec ve východním směru na Jablonec nad Nisou, Smržovku, Tanvald, zkvalitnění dopravního propojení největších měst kraje, odstranění nehodových úseků při průchodu zastavěnými částmi měst Liberec a Jablonec nad Nisou, snížení negativních dopadů silniční dopravy na zastavěné území.

V odůvodnění námitky je uvedeno, že tzv. západní tangenta zavléká tranzitní dopravu do jedinečného prostředí a nezabezpečuje dopravní obsluhu města. Na základě zákona č. 13/1997 o pozemních komunikacích silnice I. třídy je určena pro dálkovou a mezistátní dopravu a není tedy primárně určena pro obsluhu města. Návrh ZÚR LK se naopak snaží odlehčit městu Jablonec nad Nisou převedením dálkové dopravy mimo centrum s vazbou na navrhovaný koridor D07 silnice I. třídy úsek Jablonec nad Nisou – Smržovka – Tanvald.

Dopravní infrastruktura může negativně ovlivnit jak životní prostředí tak obyvatelstvo v lokalitě kde je navrhována nová komunikace. Je nutné zvážit všechna hlediska, přínosy i negativa navrhované silnice a hledat takové řešení, které bude mít minimální dopady na své okolí a na rozvoj města. V této podrobnosti je schopen pracovat pouze územní plán, nikoli zásady územního rozvoje, které v souladu s § 36 odst. 1 stavebního zákona stanoví zejména základní požadavky na účelné a hospodárné uspořádání území kraje, vymezí plochy nebo koridory nadmístního významu a stanoví požadavky na jejich využití.

Jak vyplývá z Politiky územního rozvoje ČR 2008 čl. 76 dopravní infrastruktura jako součást veřejné infrastruktury je zřizována a využívána ve veřejném zájmu.

Konkrétní vedení koridoru D11A bylo do návrhu ZÚR LK převzato z konceptu územního plánu Jablonec nad Nisou.

K námitce uplatnilo Ministerstvo dopravy následující stanovisko:

Západní tangenta přeložky silnice I/14 v Jablonci nad Nisou je preferována zastupitelstvem města jako dopravně prospěšná. MD nemá v současné době k dispozici příslušnou dokumentaci, a tudíž nelze posoudit důsledky její výstavby na okolní nemovitosti. Námitky a připomínky k západní tangentě jsou v kompetenci města. Ministerstvo dopravy doporučuje chránit koridor pro západní tangentu, po které by mohla být převedena silnice I/14 (její průtah městem), od konce čtyřpruhového úseku v Rýnovicích po napojení na I/65 a dále na budoucí přeložku silnice I/14

Z výše popsanych důvodů a s přihlédnutím ke stanovisku Ministerstva dopravy jako příslušného orgánu státní správy se námitce nevyhovuje.



**Námitka č. 111:****Podal:** Občanské sdružení Žižkův vrch – zástupce veřejnosti (XXXX)**Č.j.** KULK 68549/2011**Námitka:**

2) Nesouhlasíme dále s návrhem zásad územního rozvoje Libereckého kraje v té jeho části, kterou je nově navrženo umístění překladiště odpadů do prostoru mezi viadukty v Zeleném údolí v Jablonci nad Nisou.

**Odůvodnění:**

2) Svůj nesouhlas odůvodňujeme hledisky ekologicko – krajinářskými. Z uvedených hledisek považujeme navržené umístění překladiště odpadů za nevhodné a domníváme se, že uvedená hlediska nebyla v návrhu dosud dostatečně zohledněna. Zároveň stavba podobně jako silnice 1/14 likviduje přírodní zázemí města Jablonce nad Nisou, které je jedním z hlavních pilířů atraktivity města. Došlo by tak k poškození cenných území a přerušení vazby centra na krajinu. Tato území poskytují cenné klidové zázemí a místo pro rekreaci a odpočinek a volnočasové aktivity lidí celého města. Území zároveň poskytuje biokoridory pro lesní zvěř. Rozšíření silniční sítě je problematické i z hlediska údržby v době sněhových kalamit.

**Rozhodnutí o námitce:** Námitka nesměruje k obsahu ZÚR LK.**Odůvodnění rozhodnutí:**

Zásady územního rozvoje Libereckého kraje (dále jen ZÚR LK) nenavrhují v žádné jejich části umístění překladiště odpadů.

Dle § 36 odst. 1 stavebního zákona zásady územního rozvoje stanoví zejména základní požadavky na účelné a hospodárné uspořádání území kraje, vymezí plochy nebo koridory nadmístního významu a stanoví požadavky na jejich využití.

Na úrovni ZÚR LK by mělo smysl specifikovat překladiště odpadů, kdyby mělo nadmístní význam, což z daného záměru dle posouzení pořizovatele ZÚR LK nevyplyvá. Konkrétní podoba bude mít dopad pouze místní.

Plochou nadmístního významu se rozumí plocha, která svým významem, rozsahem nebo využitím ovlivní území více obcí. (viz. § 2 odst. 1, písm. h) zákona č. 183/2006 o územním plánování a stavebním řádu).

**Námitka č. 112, 113****Podal:** zástupce veřejnosti XXXX**Č.j.** KULK 68551/2011**Námitka:**

V „zásadách koncepce rozvoje dopravní infrastruktury“ požadujeme ekonomicky efektivní řešení silniční sítě tak, aby umožňovalo funkční řešení co nejdříve s co nejmenší investicí a aby dále umožňovalo v průběhu realizace reagovat na aktuální situaci v silniční dopravě i ve vazbě na kolejovou dopravu a zároveň neohrožovalo základní hodnoty regionu, zejména vazbu měst a volné krajiny v jejich okolí.

Konkrétně z toho vyplývají následující požadavky pro vedení a kategorizaci komunikací:

SILNICE I/10

v NÁVRHU (cca r. 2025) ponechat silnici I/10 ve stávající trase Turnov, Železný Brod, Tanvald; do ÚZEMNÍ REZERVY (po r. 2025) přefadit tzv. "Jižní obchvat" Jablonce n. N. a novostavbu silnice přes Novou Ves n. N. do Smržovky (Bílý Mlýn) s těmito podmínkami:

- Potřebu nové trasy přes Jablonce n. N. a Novou Ves vyhodnocovat vždy při pravidelných aktualizacích ÚP i ZÚR (každé 4 roky).
- Klíčové vyhodnocení potřebnosti této silnice učinit až po realizaci "Severní tangenty" v Jablonci n. N. a po rekonstrukci železniční tratě Liberec, Jablonce n. Nisou, Tanvald, Harrachov.

**SILNICE I/14**

v NÁVRHU (cca do r. 2025):

- Propojení Liberec, Jablonec n. N. přes Kunratice zařadit bez územní rezervy na čtyřpruhové uspořádání.
- Jablonec n. N. vést v trase Lukášov, Rýnovice, okružní křižovatka Tovární-Želivského a dále po rekonstruované "Severní tangentě" k okružní křižovatce v Jabloneckých Pasekách.
- **Zcela vypustit vedení silnice I/14 Srncím Dolem.**
- Ponechat vedení silnice I/14 ve stávající zrekonstruované trase Jablonecké Paseky, Lučany, Smržovka, Tanvald.

v ÚZEMNÍ REZERVĚ (cca po r. 2025) dojde-li na realizaci silnice I/10 "Jižním obchvatem" a dále přes Novou Ves n. N. do Smržovky, přefadit silnici I/14 "Severní tangentou" a následný úsek Jablonecké Paseky, Lučany, Smržovka do silnic II. tř.

**SILNICE I/65**

v NÁVRHU (cca do r. 2025):

Vést Jablonec n. N. po "Západní tangentě" místo silnice I/14 od Turnovské (Pražské ul.) k okružní křižovatce Tovární-Želivského. Zcela přitom **vypustit "silniční" variantu "Západní tangenty" Srncím Dolem.** "Západní tangentu" řešit jako "místní komunikaci" ve variantě navržené platným Územním plánem Města Jablonce nad

**Odůvodnění námitky:**

Vzhledem k ekonomické situaci (škrty, recese, ropný zlom) je krajně problematické plánovat silniční síť na základě dlouhých a nákladných úseků, které nemohou být funkční až do úplného dokončení. Vedení silnic v Jablonci nad Nisou přitom právě takto problematické je. „Západní tangenta“ a „Jižní obchvat“ jsou nové nákladné stavby (tunely, mosty, délka), vybudování jej jedné z nich přitom má malý efekt. Poměr cena/výkon je i v případě jejich současného dobudování sporný. Zároveň obě stavby likvidují přírodní zázemí města Jablonce nad Nisou, které je jedním z hlavních pilířů atraktivity města.

Silniční a kolejová doprava nejsou dva uzavřené světy, ale svoji nabídkou se doplňují, a proto považujeme za nutné vyhodnocovat potřebu silničních staveb ve vazbě na kolejovou dopravu, jejíž modernizace by měla mít z hlediska veřejného zájmu vyšší prioritu. Společné vlastnosti námi navrhovaného řešení jsou tyto:

- postupné vyhodnocování a možná postupná realizace
- zachování cenných území a vazbu center na krajinu
- preferování kolejové dopravy formou priorit v časovém sledu

ad SILNICE I/10

- V návrhovém období plně vystačí nově zrekonstruovaný úsek Turnov - Železný Brod - Tanvald, zejména pro potřeby cestovního ruchu.
- Je potřeba brát ohled na názory veřejnosti jednotlivých obcí, dotčených novým vedením silnice; v Nové Vsi i v Jablonci nad Nisou je proti řešení velký odpor veřejnosti (viz petice a námitky ke konceptu ÚP).
- Zbytná kamionová doprava přes Novosvětský průsmyk narušuje rekreační charakter Jizerských hor a Krkonoš na obou stranách státní hranice a je nežádoucí ji podporovat pohodlným přiváděčem od Jablonce n. Nisou.
- Není možno přehlížet, že rekonstruovaná železnice Liberec, Jablonec n. Nisou, Tanvald, Harrachov, Szklarska Poręba se bude vyváženě (a výrazněji než dnes) podílet se silnicemi I/10 a I/14 na dopravní zátěži regionu.

ad SILNICE I/14

- Propojení Liberec, Jablonec n. N. přes Kunratice slouží především pro automobilovou dopravu mezi Libercem a Jablonec n. Nisou.
- Cílová i tranzitní doprava se na vstupu do Jablonce vhodně přerozdělí na okružní křižovatce Liaz do sídliště Mšeno a ostatní směry a na okružní křižovatce Želivského-Tovární do Jabloneckých Pasek, a centrum. (Dopravní model Jablonce n. N. CityPlan 10/2008)
- "Severní tangentou" převažuje doprava do Jabloneckých Pasek, na sídliště Šumava a okolí; tranzit na Harrachov, který je v návrhu převáděn „Západní tangentou“ tvoří menšinu (cca 12%) dopravního proudu.
- Přerozdělené zátěže plně kapacitně pojmu (nebo budou zpětně regulovat, což je legitimní strategie) dvoupruhové místní komunikace se sadou okružních křižovatek.

ad SILNICE I/65 (v konceptu I/14) - ZÁPADNÍ TANGENTA v Jablonci n. N.

vypustit "silniční" variantu Západní tangenty Srncím Dolem je třeba z těchto důvodů:

- Pro hrubé narušení životního prostředí, kdy je extravilánová silnice vložena do lesního masivu mezi sídliště a jeho rekreační zázemí, kterým je v Jablonci nad Nisou tradičně kromě rekreačních areálů i volná krajina.
- "Západní tangenta" je většinou potřebná pro dopravní obsluhu města a nikoliv pro transit;
- "Západní tangenta" Srncím Dolem zavléká zbytnou tranzitní dopravu do jedinečného přírodního prostředí a nezabezpečuje dopravní obsluhu města.

**Rozhodnutí o námitce:** Námitce se nevyhovuje.

**Odůvodnění rozhodnutí:**

Podatel námítky jako zástupce veřejnosti požaduje ekonomicky efektivní řešení silniční sítě tak, aby umožňovalo funkční řešení co nejdříve a s co nejmenší investicí a aby dále umožňovalo v průběhu realizace reagovat na aktuální situaci v silniční dopravě i ve vazbě na kolejovou dopravu a zároveň neohrožovalo základní hodnoty regionu, zejména vazbu měst a volné krajiny v jejich okolí. Dále jsou uvedeny konkrétní požadavky na konkrétní silnice.

Zásady územního rozvoje Libereckého kraje (dále jen ZÚR LK) neumísťují silnici I/10 do nového koridoru. Silnice I/10 zůstává nadále v úseku Turnov – Železný Brod – Tanvald. Skutečnost, že se v budoucnu uvažuje o přesunu silnice I/10 do úseku R35 Rádelský Mlýn – Rychnov u Jablonce nad Nisou – Jablonec nad Nisou – Smržovka – Tanvald, vyplývá z „Kategorizace dálnic a silnic I. třídy do roku 2040“ schválené Ministerstvem dopravy v roce 2010. S ohledem na tuto skutečnost je v návrhu ZÚR LK vymezen pouze koridor D07 jako koridor silnice I. třídy, úsek Jablonec nad Nisou – Smržovka – Tanvald. O čísle konkrétní silnice I. třídy v tomto koridoru např. přemístění stávající silnice I/10 dle Kategorizace není definitivně rozhodnuto. Důvodem vymezení koridoru v ZÚR LK je zejména zlepšení nevyhovujících dopravních vazeb v rámci rozvojové oblasti ROB1 Liberec ve východním směru na Jablonec nad Nisou, Smržovku, Tanvald, zkvalitnění dopravního propojení stagnujícího Tanvaldska do největších měst kraje, odstranění nehodových úseků v zastavěných územích obcí a měst, a snížení negativních dopadů silniční dopravy na obytná území, kterými prochází stávající silnice I/14 v úseku Jablonec nad Nisou – Tanvald.

Vyhodnocování koncepce rozvoje dopravní infrastruktury a hledání ekonomicky efektivních řešení silniční sítě, které požaduje zástupce veřejnosti, je v případě silnic I. třídy plně v kompetenci Ministerstva dopravy ČR jako orgánu státní správy příslušnému k dálnicím a silnicím I. třídy.

Podstatou části námítky týkající se konkrétních silnic je vyřadit západní tangentu, koridor D07 silnice I. třídy Jablonec – Tanvald přeradit do územní rezervy, přidat záměr tzv. „severní tangenty“ a vyřadit územní rezervu na čtyřpruhové uspořádání propojení Liberec – Jablonec přes Kunratice.

V ZÚR LK je navržen koridor D11A silnice I/14, úsek Liberec – Jablonec nad Nisou. Tento koridor není v ZÚR LK jako územní rezerva a není zde nijak řešena kategorizace silnice v podrobnosti pruhového uspořádání. Návrhu zástupce veřejnosti vyřadit územní rezervu na čtyřpruhové uspořádání propojení Liberec – Jablonec n. N. tedy nelze vyhovět.

Navrhované řešení severního průtahu Jabloncem n/N koridorem silnice I. třídy tzv. Severní tangenta nebyla Ředitelstvím silnic a dálnic ČR (dále jen ŘSD), poskytovatelem údajů o území (tj. včetně návrhů silnic I. třídy), poskytnuta do Územně analytických podkladů Libereckého kraje. Koridor severní tangenty rovněž nebyl Ministerstvem dopravy požadován k zapracování do ZÚR LK. Z těchto důvodů toto řešení nebylo předmětem řešení ZÚR LK. V případě nových údajů o území poskytnutých ŘSD bude možno řešit tzv. „severní tangentu“ v aktualizaci ZÚR LK.

Navrhované řešení tzv. Severní tangenty procházející souvislým zastavěným obytným a rekreačním územím Jablonce n/N podél vodní nádrže Mšeno odmítá ŘSD jako obtížně technicky realizovatelné a neefektivní, neboť by nebyl řešen zásadní problém, kterým je průjezd dopravy přivedené silnicí I/65 centrem města (přetížená kruhová křižovatka „u zeleného stromu“). Moderní dopravní koncepce jednoznačně preferují přeložky silnic I. třídy typu obchvat nad přeložkami typu průtah. Smyslem dopravních investic do silnic I. třídy není preferovat průtahy obcemi. Severní tangenta je nevyhovující i z pohledu životního prostředí, neboť by vyvolala jeho nadměrné zatížení hlukem a emisemi v bezprostředním okolí přehrady Mšeno, která byla např. i v Územně analytických podkladech obcí Jablonce nad Nisou 2010 identifikována jako hodnota území. Rekreační význam a potenciál přehrady Mšeno je komplexní a zásadní nejen pro Jablonec n/N, ale i pro jeho širší okolí. Naproti tomu rekreační význam zanedbaného areálu Srnčího dolu, zmiňovaný v textu námítky zástupce veřejnosti, je pouze lokální a ve srovnání s přehradou zcela marginální.

K požadavku na vymezení části koridoru D07 silnice I. třídy jako územní rezervy lze uvést následující. Koridor územní rezervy je nově hájený koridor s cílem prověřit jeho budoucí využití. Území v územní rezervě nesmí být měněno způsobem, který by znemožnil nebo podstatně ztížil možnost jeho využití pro prověřovaný účel. V koridoru vymezeném územní rezervou nelze navrhovat rozvojové plochy (např. plochy pro bydlení, průmyslu apod.) ani jiné záměry, které by znemožnily nebo ztížily jeho budoucí využití v tomto případě pro vyhledání silnice I. třídy. V případě koridoru D07 silnice I. třídy se jedná o dlouhodobě hájený koridor, kdy již není třeba prověřovat jeho budoucí využití (tedy vymezit jako územní rezervu), ale je potřeba ho územně stabilizovat v ZÚR LK a zpřesnit v územním plánu.

Tzv. „západní tangenta“ je součástí koridoru D11A silnice I/14, úsek Liberec – Jablonec nad Nisou. Koridor D11A navazuje na koridor D07 silnice I. třídy Jablonec nad Nisou – Smržovka – Tanvald tak, byla dálková doprava vedena mimo centrum města Jablonec n/N. Úlohou Západní tangenty je zásadním způsobem převést dopravu z oblasti Rýnovice na silnici I/65 vedenou takto mimo centrum města a klíčovou kruhovou křižovatku „U zeleného stromu“ ve směru na R35 a R10. Z toho tedy vyplývá, že realizace „Západní Tangenty“ by měla smysl i v případě, že by nedošlo k realizaci tzv. jižního obchvatu (součást koridoru D07). Nerealizovatelnost západní tangenty jako silnice I. třídy v trase, která je zakotvena ve stávajícím Územním plánu sídelního útvaru Jablonec n.N., byla prokázána při projednávání konceptu nového územního plánu Jablonce nad Nisou na základě dopravních modelů. Kromě toho, že stará trasa je nevyhovující z dopravního hlediska, je komplikovaná i z hlediska velkých investičních nákladů, které ji v podstatě vylučují realizovat jako místní komunikaci, což je součást řešení navrhovaného zástupcem veřejnosti.

V případě, že by byla část koridoru D11A, označovaná se v rámci pořizování územního plánu Jablonec n/N jako západní tangenta, vyřazena, byla by doprava z nového koridoru silnice I/14 Liberec – Jablonec nad Nisou přivedena přímo do dnes již dopravně přetíženého centra města. Toto řešení by bylo nekoncepční.

Dlouhodobá územní ochrana pro záměr D07 (úsek Jablonec nad Nisou – Smržovka – Tanvald) i D11A (tzv. západní tangenta) umožní v budoucnu realizaci záměru s menšími dopady na obyvatelstvo, na životní prostředí i ekonomiku. Pokud by bylo území nadále zastavováno a doprava na průtahu byla již neúnosná, koridor nové silnice by se s co nejmenšími dopady na obyvatelstvo hledal velmi obtížně.

K bodům odůvodnění námítky, ke kterým není výše uvedeno vyjádření, lze uvést:

Ekonomická situace státu není předmětem územního plánování.

Železniční doprava v úseku Jablonec nad Nisou – Smržovka – Tanvald má velký význam regionální, ovšem silnice I. třídy má vazby nadregionální jedná se o silnici vedenou do Harrachova a dále do Polska. Není možno tyto dopravní vazby nahradit železniční dopravou.

Podatel námítky své návrhy vztahuje pouze na návrhové období 2025. Zásadním podkladem pro namítané koridory v ZÚR LK byla ovšem Kategorizace dálnic a silnic I. třídy do roku 2040 schválená Ministerstvem dopravy ČR v roce 2010. Řada odlišností vyplývajících ze ZÚR LK a názorů podatele námítky může vycházet právě z odlišného návrhového období. ZÚR je dlouhodobý koncepční dokument s časovým horizontem, který přesahuje časový horizont roku 2025, v kterém uvádí svá řešení podatel.

Nesouhlas se záměrem koridoru D07 vyjadřovaný prostřednictvím petic a občanských sdruženích je sice tradičně opíráno o lokální ochranu přírody a krajiny a lokální kvalitu bydlení. Na druhou stranu je třeba zvážit veřejný zájem republikového významu na kvalitní dopravní síť silnic I. třídy, které slouží zejména pro dálkovou dopravu a odvedení této dálkové dopravy z center měst. Vzhledem k velké koncentraci obyvatel v centrech měst je zátěží (hlukové, emisní apod.) vyplývající z dopravy vystaveno velké množství obyvatel. Území, kterým stávající silnice I/14 (i silnice I/10 na Tanvaldsku viz Územně analytické podklady obcí Tanvald 2010) prochází, je v podstatě souvislé zastavěné území. Proto nápravu jejího nevyhovujícího trasování nelze řešit jednoduchým obchvatem, ale je navrhována nová trasa.

Jediné přeshraniční spojení Libereckého kraje s Polskem, které není nijak omezené z hlediska typu silničních vozidel, je propojení Harrachova – Jakuszyce, avšak tato přeshraniční vazba je komplikována nutností překonat horské pásmo Krkonoš a Jizerských hor, které jsou na hranici ČR a Polska. Další nejbližší hraniční přechod silnice I. třídy je ve Frýdlantském výběžku v obci Habartice, kde je však omezení pro nákladní dopravu z polské strany, a v Královéhradeckém kraji v Královci na silnici I/16. Prodlužování tras kamionové dopravy má větší negativní vliv na obyvatelstvo a životní prostředí. Převezením dopravy do jiné oblasti není vyřešen problém negativního vlivu dopravy, pouze jeho převezení do jiného území. V rámci územního plánování je ovšem potřeba eliminovat koncentrované negativní vlivy a ne je přesouvat z místa na místo.

Dopravní infrastruktura může vždy negativně ovlivnit jak životní prostředí tak obyvatelstvo v lokalitě kde je navrhována nová komunikace. Je nutné zvážit všechna hlediska, přínosy i negativa navrhované silnice a hledat takové řešení, které bude mít minimální dopady na své okolí a na rozvoj města. V této podrobnosti je schopen pracovat pouze územní plán, nikoli zásady územního rozvoje, které v souladu s § 36 odst. 1 stavebního zákona stanoví zejména základní požadavky na účelné a hospodárné uspořádání území kraje, vymezí plochy nebo koridory nadmístního významu a stanoví požadavky na jejich využití.



**Námitka č. 119:****Podal:** Obec Slaná**Č.j.** KULK 68330/2011**Námitka:****Část 1.**

Obec Slaná nesouhlasí s návrhem územní rezervy koridoru pro variantu C (superseverní) kapacitní silnice S5 v úseku Rádelský Mlýn - Semily - hranice LK s označením "D01C" z následujících důvodů:

Návrh územní rezervy koridoru nevhodně zasahuje do přírodně nejvzácnějších území v okolí obce, koridor přímo protíná např. nadregionální biokoridor K30MB. V rámci Návrhu Zásad územního rozvoje Libereckého kraje je také vymezena pro obec Slaná oblast krajinného rázu "Podkrkonoší" přes níž je tato kapacitní silnice vedena, přičemž v textové části u "specifických kritérií a podmínek při plánování změn v území a rozhodování o nich" je uvedeno, že je nutné zachovat současný charakter oblasti a eliminovat možné ovlivnění investičními záměry a nešetrnými způsoby hospodaření a že změny využití území nesmí snižovat, likvidovat či znehodnocovat existující krajinné hodnoty, dále je zde uvedené, že je nutné minimalizovat zásahy do zachovalých částí venkovských sídel a jejich okolí, což není navrženým koridorem respektováno, přičemž se nedá předpokládat, že případná kompenzační opatření v podstatné míře tyto faktory eliminují a návrh územní rezervy koridoru pro variantu C (superseverní) kapacitní silnice S5 je v přímém rozporu s vymezenou oblastí krajinného rázu.

Z projednávaného návrhu zásad územního rozvoje není patrné, o jakou kategorii silnice by se ve skutečnosti mělo jednat, jelikož ve vydávané části je uvedeno, že se má jednat o kapacitní silnici S5 a v jiných částech textu zase o rychlostní silnici R35, což s ohledem na možné různé šířkové a směrové parametry těchto silnic je velmi zavádějící. V grafické ani textové části dokumentace návrhu zásad územního rozvoje není zároveň jednoznačně stanoveno, jakou šíři má mít územní rezerva koridoru kapacitní silnice S5, což vzhledem k blokaci území pouze pro kapacitní silnici je zásadní skutečnost.

Jak je uváděno v dokumentaci návrhu zásad územního rozvoje, je varianta C (superseverní) nejméně výhodná jak z dopravně-ekonomického hlediska (přechod velmi složitým územím

vyvolá velké investiční i provozní náklady - dlouhé podzemní úseky a mosty), tak i z pohledu ochrany krajiny a obyvatelstva (varianta má největší potenciální negativní zásahy do přírody a krajiny, průchod přírodním parkem Maloskalsko a dalším územím s vysokou hodnotou krajinného rázu, negativní dopady na EVL Údolí Jizery a Kamenice, rozsáhlé zábory PUPFL, negativní dopady na obyvatelstvo).

Jsme přesvědčeni, že návrh zásad územního rozvoje není v otázce vedení kapacitní silnice S5 v souladu se schválenou Politikou územního rozvoje ČR, jelikož tato stanovila, že do konce roku 2010 má být proveden výběr koridoru kapacitní silnice s ohledem na území CHKO Český ráj a lokality soustavy Natura 2000 a stanovit požadované podmínky jeho územní ochrany. Uvedený požadavek z Politiky územního rozvoje ČR jednoznačně nebyl splněn, jelikož v návrhu zásad územního rozvoje nebyl vybrán koridor kapacitní silnice S5, nýbrž byly vymezeny 3 varianty koridoru.

Dále uvádíme, že v rámci projednání Územního plánu Slaná, který byl vydán před necelým 2 roky, nebylo žádným z příslušných dotčených orgánů požadováno ani uvažováno vedení kapacitní silnice S5 přes území obce Slaná, přičemž jsme přesvědčeni, že pro dotčené orgány nenastaly žádné nově zjištěné a doložené skutečnosti, které nemohly být uplatněny v rámci projednání Územního plánu Slaná tak, aby musely být změněny jejich stanoviska v tom smyslu, že přes území obce Slaná má být navržen koridor kapacitní silnice S5.

Navržená územní rezerva koridoru pro variantu C (superseverní) kapacitní silnice S5 by si vyžádala demolici mnoha objektů, především určených pro bydlení, zároveň by měla negativní vliv na ostatní stávající zástavbu a další rozvoj celé obce.

Jak je uvedeno v návrhu zásad územního rozvoje je navržená územní rezerva koridoru pro variantu C (superseverní) kapacitní silnice S5 prvořadě navržena pro zlepšení dopravního napojení Semilská, ale vzhledem k výrazně negativnímu zasažení území a občanů obce a navazujícího území je pro obec Slaná důležitější nenarušení přírodního bohatství a zdravých životních podmínek obyvatel.

**Na základě uvedeného požadujeme vypustit návrh územní rezervy koridoru pro variantu C (superseverní) kapacitní silnice S5 v úseku Rádelský Mlýn - Semily - hranice LK s označením "D01C" ze Zásad územního rozvoje Libereckého kraje.**



**Část 2.**

**Obec Slaná nesouhlasí s návrhem koridoru pro umístění železniční trati s označením "D31A" v úseku Turnov – Semily – Košťálov, který je určený pro optimalizaci a elektrizaci z následujících důvodů:**

Navržený koridor pro optimalizaci a elektrizaci železniční trati by znemožnil využití dotčeného území pro jiné využití než pro optimalizaci a elektrizaci železniční trati, přičemž v tomto koridoru jsou již stávající stavby. Koridor požadujeme navrhnout tak, aby zasahoval pouze stávající obvod železniční dráhy, jelikož se dá předpokládat, že elektrizace a případná optimalizace železniční trati č. 030 (508) (Hradec Králové -) Jaroměř - Liberec bude probíhat ve stávajícím tělese železniční tratě a pouze v návaznosti na dokončení "Racionalizace v trati Jaroměř - Stará Paka - Železný Brod - II. část". Pokud by uvedený požadavek nebylo možné zobrazit ve výkresové části Zásad územního rozvoje Libereckého kraje, tak požadujeme alespoň doplnit textovou část o výše zmíněnou šíři tohoto koridoru ve stávajícím obvodu železniční dráhy.

Dále nesouhlasíme s ukončením koridoru pro optimalizaci a elektrizaci železniční trati "D31A" v Košťálově a požadujeme prodloužení koridoru v úseku Košťálov - hranice Libereckého kraje, jelikož jde o rozvojový záměr, jež by zlepšil dostupnost obce Slaná z hlediska napojení na hlavní železniční dopravní tahy a uzly v rámci České republiky (Hradec Králové, Pardubice) i dopravní spojení se sousedním Královéhradeckým krajem.

Na základě uvedeného požadujeme upravit rozsah a umístění koridoru pro umístění železniční trati s označením "D31A" v Zásadách územního rozvoje Libereckého kraje, tak aby zasahoval pouze stávající obvod dráhy a aby byl tento koridor prodloužen na hranici Libereckého kraje s Královéhradeckým krajem.

- Rozhodnutí o námitce:**
1. Námitce se vyhovuje v části první.
  2. Námitce se nevyhovuje v části druhé.

**Odůvodnění rozhodnutí:****K části 1.**

V ZÚR LK je navržen koridor územní rezervy D01C – kapacitní silnice S5, úsek Rádelský mlýn – Semily – hranice LK. Jedná se o jednu ze tří zvažovaných variant, které jsou zahrnuty v Politice územního rozvoje České republiky 2008 (dále jen PÚR ČR 2008). Další varianta kapacitní silnice S5 je v ZÚR LK vymezena jako územní rezerva D01B, úsek Ohrazenice – Turnov – Rovensko pod Troskami – hranice LK. Nové úseky třetí varianty kapacitní silnice S5 jsou mimo území Libereckého kraje. Důvodem vymezení silnice vycházející z PÚR ČR je zkvalitnění silničního spojení Hradec Králové – Liberec.

V rámci ZÚR LK jsou uvedeny v Odůvodnění ZÚR LK následující důvody pro tento záměr: zlepšení přístupnosti ROB1 Liberec (OB7 dle PÚR ČR) v rámci celostátních dopravních vztahů, zlepšení dopravních vazeb v rámci rozvojových oblastí ROB3 Turnov a ROB4 Železný Brod – Semily, řešení se problematikou připojení Semilská na vyšší dopravní síť, zkrácení časové dostupnosti do Liberce, snížení negativních dopadů silniční dopravy na zastavěné území.

Koridor kapacitní silnice S5 je vymezen v PÚR ČR 2008 v úseku R10/R35 (Mnichovo Hradiště – Rádelský mlýn) – Úlibice. Ustanovení § 31, odst. 4 zákona č. 183/2006 o územním plánování a stavebním řádu říká „politika územního rozvoje je závazná pro pořizování a vydávání zásad územního rozvoje, územních plánů, regulačních plánů a pro rozhodování v území“. Je tedy zřejmé, že kapacitní silnice S5 musela být v ZÚR LK řešena.

Varianta, která je předmětem námítky byla do návrhu ZÚR LK přidána po prvním společném jednání na základě projednání stanoviska Ministerstva životního prostředí (dále jen MŽP), které ve stanovisku k prvnímu návrhu ZÚR LK (2007) nesouhlasilo s vymezením silnice v úseku Turnov – Jičín – Úlibice. První návrh ZÚR LK (2007) respektoval PÚR ČR 2006 která vymezovala rychlostní silnici R35 v úseku Turnov – Jičín – Úlibice.

MŽP při jednáních ke stanovisku uplatněném k prvnímu návrhu ZÚR LK (2007) vycházelo z úvah, že na základě schválené PÚR ČR 2008 (schválená 20.7.2009) musí být v ZÚR LK zahrnuty všechny možné varianty řešené v PÚR ČR 2008 a prověřované územní studií, jejíž pořízení PÚR ČR 2008 uložila jako úkol pro ministerstva a jiné ústřední správní úřady (*Územní studií, která zohlední požadavky udržitelného rozvoje území, provést výběr koridoru kapacitní silnice s ohledem na území CHKO Český ráj a lokality soustavy Natura 2000 a stanovit požadované podmínky jeho územní ochrany*). PÚR ČR 2008 v čl. (114) vymezila koridor kapacitní silnice S5 v úseku R10/R35 (Mnichovo Hradiště – Rádelský mlýn) – Úlibice.

Úkoly územního plánování v PÚR ČR 2008 v čl. (80) ukládají v bodě a) krajům v zásadách územního rozvoje upřesnit vymezení ploch a koridorů dopravní infrastruktury, při respektování důvodů vymezení a kritérií a podmínek pro rozhodování. V souladu s tímto bodem lze v ZÚR LK vymežit v rámci velmi širokého koridoru stanoveného v PÚR ČR 2008 jeden i více užších koridorů.

Úkoly územního plánování v PÚR ČR 2008 v čl. (80) ukládají v bodě b) příslušným krajům a obcím zajistit územní ochranu vymezených koridorů a ploch, případně územní rezervou.

Na základě požadavku a následné dohody s MŽP byly v návrhu ZÚR LK zapracovány 2 varianty koridoru kapacitní silnice a to územní rezervou. Podkladem ke zpřesnění koridoru do ZÚR LK byla Studie proveditelnosti a účelnosti silnice R35, kterou zpracovala firma Valbek v roce 2009.

V rámci veřejného projednání byla podána řada námitek a připomínek. Dotčené orgány k nim uplatnily svá stanoviska.

Ministerstvo dopravy k námitkám a připomínkám týkajícím se tzv. superseverního koridoru uvedlo:

MD jednoznačně považuje z předkládaných variant Studie proveditelnosti a účelnosti silnice R35 (Valbek, 2009) za nejvhodnější z hlediska směrového vedení a ekonomické náročnosti severní variantu, která je vymezena v PÚR ČR z roku 2008 jako kapacitní silnice. Superseverní varianta by měla nejmenší dopravní zatížení při zcela extrémních finančních nákladech. Bez možnosti etapizace výstavby je její realizace prakticky vyloučená. MD tuto variantu nikdy nesledovalo.

MŽP k námitkám a připomínkám týkající se kapacitní silnice S5 v obou variantách uvedlo:

Konečný výběr varianty vedení koridoru silnice R35 (S5) je na rozhodnutí Libereckého kraje. MŽP vystupuje v procesu výběru konečné varianty pouze jako dotčený orgán státní správy, tzn. že se vyjadřuje pouze k tomu, zda a za jakých podmínek jsou z hlediska kompetencí MŽP jednotlivé varianty přijatelné a realizovatelné.

Severní varianta vedení koridoru silnice R35 je pro MŽP možná pouze za podmínek důsledného dodržování environmentálních kritérií a požadavků složkových zákonů ochrany životního prostředí. Nad preferencí severní varianty vedení koridoru panuje v současné době shoda Ministerstva dopravy ČR, Ministerstva životního prostředí ČR a Krajského úřadu Libereckého kraje.

K superseverní variantě vedení koridoru silnice R35 obdrželo MŽP zásadní nesouhlas patnácti obcí, které uvádějí, že superseverní varianta koridoru silnice R35 omezí obce nacházející se v blízkosti uvažovaného trasování koridoru, a to zejména zablokováním územního rozvoje v katastrech těchto obcí. V neposlední řadě je také z posuzovaných variant investičně nejnákladnější, a to i z hlediska provozních nákladů a nákladů na pozdější údržbu komunikace. Tato trasa také prochází krajinářsky hodnotným územím a přímo zasahuje do některých chráněných území. MŽP se důkladně zabývá všemi obdrženými připomínkami a námitkami a považuje řadu z nich za opodstatněné.

Z vyjádření dotčených orgánů nevyplývá požadavek na ponechání tzv. superseverní varianty v ZÚR LK. Vymezením pouze tzv. severní varianty v ZÚR LK je zajištěn soulad s PÚR ČR. Zastupitelstvo Libereckého kraje na svém zasedání dne 30.3.2010 schválilo doporučení „Ministerstvu dopravy územní stabilizaci "severního koridoru" pro trasu rychlostní silnice R 35 v úseku Turnov - Ktová, hranice Libereckého kraje (- Úlibice)". Tzv. superseverní varianta byla v rámci vyhodnocení vlivu ZÚR LK na udržitelný rozvoj vyhodnocena jako méně vhodná. Všechny dotčené obce v rámci veřejného projednání ZÚR LK vyslovily nesouhlas s tzv. superseverní variantou. Není tedy žádný důvod tuto variantu dále sledovat.

## **K části 2.**

Obec Slaná nesouhlasí s koridorem D31, úsek Turnov – Semily – Košťálov. Svůj nesouhlas zdůvodňuje zejména znemožněním využití dotčeného území pro jiné využití než pro optimalizaci a elektrizaci trati a ukončení koridoru v Košťálově a tím nenávaznost na hlavní železniční tahy a uzly v rámci ČR (Hradec Králové, Pardubice). Město požaduje upravit rozsah umístění koridoru tak, aby zasahoval pouze stávající obvod dráhy a prodloužení koridoru na hranici Libereckého kraje.

Dotčený orgán Ministerstvo dopravy uplatnilo následující stanovisko: „V souvislosti s elektrizací tratě č. 030 a její celkovou modernizací je uvažováno především s využitím stávajícího tělesa dráhy, tzn., že koridor lze v územně plánovací dokumentaci zpřesnit na minimální šíři ochranného pásma dráhy tj. 60 m od osy (krajní) koleje. K námitce týkající se prodloužení záměru z Košťálova k hranici kraje uvádíme, že tento požadavek bude zapracován do aktualizace ZÚR LK a bude vycházet ze záměrů koncepce modernizace páteřní sítě nekoridorových tratí, která je aktuálně na Ministerstvu dopravy připravována“.

ZÚR LK nestanovuje konkrétní šíři koridoru pro optimalizaci železničních tratí. V rámci územních plánů je nutno ponechat dostatečný prostor kolem stávající trati pro optimalizaci trati a to v souladu s požadavky dotčených orgánů. Jak vyplývá ze stanoviska Ministerstva dopravy, pro optimalizaci železniční trati postačí koridor v šířce ochranného pásma tj. 60 m od krajní koleje.

K druhé části námitky, prodloužení koridoru na hranici kraje, lze uvést, že v odůvodnění (kap. G, podkap. D1) je popsáno napojení železničních tratí na Královehradecký kraj: „Návrh ZÚR LK před společným jednáním obsahoval modernizaci a optimalizaci železničních tratí s přesahem do Královehradeckého kraje. ZÚR Královehradeckého kraje neobsahuje záměr modernizace či optimalizace železničních tratí s vazbou na Liberecký kraj a to z důvodu, že není známa výsledná varianta projektu „Modernizace železničního spojení mezi Euroregionem Nisa a Hradcem Králové“, vyplývající ze „Studie proveditelnosti železničního propojení Euroregionu Nisa s Prahou a Hradcem“ Králové (Arteca/Sudop Praha 2004).“

Vzhledem k nenávaznosti koridoru na území sousedního kraje byl koridor D31 ukončen na území Libereckého kraje. Vedení koridoru s přesahem do Královehradeckého kraje bude předmětem aktualizace ZÚR LK.

### **Námitka č. 122:**

**Podal:** Obec Albrechtice v Jizerských horách

**Č.j.** KULK 68520/2011

#### **Námitka:**

Na základě zveřejněného Oznámení o veřejném projednání návrhu Zásad územního rozvoje Libereckého kraje a budoucího rozvoje lyžařského areálu Tanvaldský Špičák a jeho propojení s obcí Albrechtice v J.h.podáváme za Obec Albrechtice v Jizerských horách námitku proti tomuto návrhu, kde požadujeme doplnit v textové části Odůvodnění Zásad územního rozvoje Libereckého kraje do kap. Ad.Z59 Cestovní ruch, rekreace text ve smyslu:

#### **Odůvodnění námitky:**

**Pro rozvoj lyžařského střediska s nadmístním významem Tanvaldský Špičák umožnit v souladu se zajištěním podmínek udržitelného rozvoje jeho komplexní dovybavení a propojení se sousedními středisky cestovního ruchu (propojení Tanvald – Albrechtice). Tento požadavek na doplnění vychází též z minulé krajské územně plánovací dokumentace a to se Závazných zásad pro uspořádání území velkého územního celku Liberecké sídelní regionální aglomerace z bodu 4. kap. Rekreace a lázeňství.**

**Rozhodnutí o námitce:** Námitce se nevyhovuje.

#### **Odůvodnění rozhodnutí:**

Obec Albrechtice v Jizerských horách požaduje do Odůvodnění Zásad územního rozvoje Libereckého kraje (dále jen ZÚR LK) doplnit text ve smyslu: „Pro rozvoj lyžařského střediska s nadmístním významem Tanvaldský špičák umožnit v souladu se zajištěním podmínek udržitelného rozvoje jeho komplexní dovybavení a propojení se sousedními středisky cestovního ruchu (propojení Tanvald – Albrechtice).“

Text požadovaný k doplnění do Odůvodnění ZÚR LK předjímá výsledek prověření vhodnosti změny využití území, nejedná se o zdůvodnění řešení přijatého v ZÚR LK (resp. jejich hlavní části). Vzhledem k povaze Odůvodnění ZÚR LK, jehož obsah je dán stavebním zákonem a správním řádem, nelze v této části ZÚR LK ukládat úkoly pro následné rozhodování v území.

ZÚR LK nevymezují lyžařská střediska nadmístního významu, ani úkoly pro územní plánování týkající se konkrétních lyžařských středisek. Pouze na území specifické oblasti SOB6 Krkonoše je úkol, který omezuje vznik nových areálů pro sjezdové lyžování.

Jak je uvedeno v námitce, požadavek na doplnění vychází též minulé územně plánovací dokumentace. K tomu lze konstatovat, že Územní plán velkého územního celku Liberecké sídelní aglomerace (dále jen ÚP VÚC LSRA) byl zpracován v podrobnějším měřítku, než ve kterém jsou zpracovány ZÚR LK a tomu odpovídaly i řešené záměry. ÚP VÚC LSRA byl zpracován v roce 1984 a dnem 31.12.2009 pozbyl platnosti na základě zákona č. 183/2006 Sb. v platném znění, §187, odst.1).

Dotčený orgán, Správa CHKO Jizerské hory, k věcně shodné námitce města Tanvald uvedl, že nepovažuje za logické doplňovat výše uvedený text do Odůvodnění, které nepopisuje žádná lyžařská

střediska nadmístního významu, ale obecně zdůvodňuje úkoly pro územní plánování navržené v textové části Návrh.

Požadavek obce Albrechtice v JH je pod podrobností ZÚR LK. Nicméně ZÚR LK ukládají zpracování územní studie, která má prověřit potenciál cestovního ruchu pro oblasti cestovního ruchu Frýdlantsko a Jizerské hory. V této studii bude možno prověřit, zda řešení navrhované městem Albrechtice v JH je z pohledu udržitelného rozvoje žádoucí.

#### **Námitka č. 124:**

**Podal:** Město Harrachov

**Č.j.** KULK 68584/2011

#### **Námitka:**

Město Harrachov požaduje vyjmutí územní rezervy "LAPV2 - Vilémov, vodní tok Jizera" ze ZUR Libereckého kraje.

#### **Odůvodnění námitky:**

K zahrnutí územní rezervy pro vodní nádrž Vilémov do Generelu LAPV vznášejí všechny dotčené obce (Rokytnice n.J., Paseky n.J., Harrachov, Kořenov) námitky od doby zahájení jeho projednávání. Realizace vodní nádrže Vilémov by výrazně negativně zasáhla do běžného života jmenovaných obcí, vyžadovala by výstavbu dalších rozsáhlých liniových staveb (přeložky silniční sítě včetně komunikace I/14, přeložky inženýrských sítí, atd.) a zejména by významně ovlivnila klimatické poměry v celé lokalitě. Plochy územní rezervy pro vodní nádrž Vilémov se téměř v celém svém rozsahu nacházejí na území Krkonošského národního parku. Vzhledem k nedávno uzavřené dohodě mezi MŽP a MZE o nezařazení lokality Vilémov do Generelu LAPV žádáme o vyjmutí této územní rezervy i ze ZUR Libereckého kraje.

**Rozhodnutí o námitce:** Námitce se vyhovuje.

#### **Odůvodnění rozhodnutí:**

V ZÚR LK je navržena územní rezerva pro lokalitu vhodnou pro akumulaci povrchových vod (LAPV). Tato lokalita byla jednou z mnoha sledovaných lokalit ve směrném vodohospodářském plánu č. 34 z roku 1988. Při zpracování Generelu území chráněných pro akumulaci povrchových vod (2010) byla na území Libereckého kraje sledována pouze lokalita Vilémov. Dopisem Ministerstva zemědělství č.j. 6630/2010-15100 ze dne 4.3.2010 byla tato skutečnost potvrzena. Jednalo se o sdělení v rámci pracovní verze Generelu území chráněných pro akumulaci povrchových vod (2010).

Lokalita Vilémov byla i nadále předmětem jednání Ministerstva zemědělství a Ministerstva životního prostředí. Dopisem č.j. 155303/2011-MZE-15120 ze dne 29.8.2011 bylo Libereckému kraji sděleno, že lokalita Vilémov nebude zařazena do Generelu LAPV. Odůvodněno je to tím, že „umístění lokality je téměř ze 100% v Krkonošském národním parku. V textu Generelu LAPV bude konstatováno, že zajištění dostatečné územní ochrany v celé ploše lokality Vilémov je zabezpečeno prostřednictvím zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, ve znění pozdějších předpisů (základní ochranné podmínky zvláště chráněných území v kategorii národní park)“.

Dotčený orgán Ministerstvo zemědělství uplatnilo stanovisko, ve kterém souhlasí s vypuštěním územní rezervy pro LAPV Vilémov.

Souhlas s vyjmutím územní rezervy pro LAPV Vilémov uplatila ve svém stanovisku k námitce města Rokytnice nad Jizerou i Správa KRNP.

#### **Námitka č. 125:**

**Podal:** Město Harrachov

**Č.j.** KULK 68582/2011

#### **Námitka:**

Město Harrachov žádá o zařazení územní rezervy - koridoru pozemní lanové dráhy, sjezdové trati a trasy pro propojení obcí Harrachov-Rokytnice nad Jizerou (viz. grafická příloha) do ZUR Libereckého kraje.

**Odůvodnění námitky:**

Žádáme o zařazení územní rezervy – koridoru pozemní lanové dráhy, sjezdové trati a trasy pro propojení obcí Harrachov-Rokytnice nad Jizerou (viz. grafická příloha) do ZÚR Libereckého kraje. Jedná se o dopravní koridor nadmístního významu, který zlepšuje nevyhovující dopravní dostupnost obou obcí a vhodně propojuje obě střediska cestovního ruchu.

**Rozhodnutí o námitce:** Námitce se nevyhovuje.

**Odůvodnění rozhodnutí:**

Město Harrachov žádá o zařazení koridoru územní rezervy pro pozemní lanovou dráhu, sjezdové dráhy a trasy mezi městy Rokytnice n. J. a Harrachov. Tento koridor považují za koridor nadmístního významu, který zlepšuje nevyhovující dopravní dostupnost obou obcí a vhodně propojuje obě střediska cestovního ruchu.

Věcně shodnou námitku podalo i město Rokytnice nad Jizerou.

Dopravní dostupnost obou obcí z hlediska širších vztahů je zjištěna po silnicích I. třídy (I/10 a I/14) a je možné využít i železnici, i když ta s ohledem na terénní podmínky není vedena k centřům měst. Ke zlepšení dopravní dostupnosti po železnici je v ZÚR LK navržen koridor územní rezervy D35 propojení dvou železničních tratí, úsek Harrachov – Rokytnice nad Jizerou.

Oběma městy navrhované propojení by sloužilo výhradně pro pohyb mezi těmito městy. Nejedná se o dopravní vazbu nadmístního významu.

Význam tohoto dopravního spojení odpovídá významu silnic III. třídy, které jsou dle zákona č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích v platném znění, určeny k vzájemnému spojení obcí nebo jejich napojení na ostatní pozemní komunikace. Tyto komunikace nejsou předmětem ZÚR LK a jejich řešení je ponecháno na úroveň územních plánů.

Konkrétní trasování propojení středisek cestovního ruchu není předmětem ZÚR LK. ZÚR LK z hlediska bezmotorové dopravy nadmístního významu navrhuje multifunkční turistické koridory, v rámci kterých se mohou na úrovni územních plánů hledat konkrétní řešení podporující bezmotorovou dopravu.

Dotčený orgán Správa KRNP ve svém stanovisku k námitkám a připomínkám navrhuje nezařazovat koridor pozemní lanové dráhy do ZÚR LK. Dále k této problematice uvádí „Pozemní lanová dráha je v tomto prostoru nevhodná. Stavba šikmé kolejové dráhy, jejíž vozidla jsou poháněna pomocí tažných lan, by představovala nevratné a plošně rozsáhlé zásahy do území, které jsou součástí národního parku, Ptačí oblasti Krkonoše, Evropsky významné lokality, Biosférické rezervace Krkonoše/Karkonosze.“ Správa KRNP navrhuje tuto problematiku řešit při tvorbě územních plánů obou obcí nebo při aktualizaci ZÚR LK.

Vzhledem k výše zmíněným skutečnostem nebude předmětem ZÚR LK územní rezerva pro koridor pozemní lanové dráhy Rokytnice nad Jizerou-Harrachov.

**Námitka č. 126:**

**Podal:** Město Lomnice nad Popelkou

**Č.j.** KULK 68511/2011

**Námitka:**

Město Lomnice nad Popelkou tímto uplatňuje námitku k veřejnému projednání Návrhu Zásad Územního rozvoje Libereckého kraje na základě ustanovení § 39 odst. 2 zákona č. 183/2006 Sb., o územním plánování a stavebním řádu ve znění pozdějších předpisů. Následující námitku uplatňujeme k záměru, který je navržen na území Města Lomnice nad Popelkou a dále v návaznosti na území města, které však území města přímo ovlivňuje. Znění vlastní námitky je následující:

Město Lomnice nad Popelkou nesouhlasí s návrhem územní rezervy koridoru pro variantu C (superseverní) kapacitní silnice S5 v úseku Rádelský Mlýn - Semily - hranice LK s označením "D01C" z následujících důvodů:



Návrh územní rezervy koridoru nevhodně zasahuje do přírodně nejcennějších území na území obce a v jeho okolí. V rámci Návrhu Zásad územního rozvoje Libereckého kraje jsou také pro Město Lomnice nad Popelkou vymezeny oblasti krajinného rázu "Kozákovský hřbet" a "Podkrkonoší" přes které je tato kapacitní silnice vedena, přičemž v textové části u "specifických kritérií a podmínek při plánování změn v území a rozhodování o nich" je uvedeno, že území zvláště nechráněná mají být chráněna v kontextu regulativů zvláště chráněných území, tj. v tomto případě Chráněné krajinné oblasti Český ráj, dále je zde uvedeno, že je nutné důsledně chránit pohledovou linii vrcholového hřbetu, jež navržená kapacitní komunikace právě nevhodně protíná v jižní části obce, jež je pohledově velmi exponovaná, dále je zde zmíněno, že je nutné minimalizovat až vyloučit umělé zásahy do lesních porostů, přičemž navržený koridor kapacitní silnice přímo protíná hodnotný lesní komplex mající národní význam, a zároveň je nutné zachovat současný charakter oblasti a eliminovat negativní ovlivnění investičními záměry a nešetrnými způsoby hospodaření a že změny v území nesmí snižovat, likvidovat či znehodnocovat existující krajinářské hodnoty. Uvedené, že je nutné minimalizovat zásahy do zachovalých částí venkovských sídel a jejich okolí, což není navrženým koridorem respektováno, přičemž se nedá předpokládat, že případná kompenzační opatření v podstatné míře tyto faktory eliminují a návrh územní rezervy koridoru pro variantu C (superseverní) kapacitní silnice S5 je v přímém rozporu s vymezenou oblastí krajinného rázu.

Z projednávaného návrhu zásad územního rozvoje není patrné, o jakou kategorii silnice by se ve skutečnosti mělo jednat, jelikož ve vydávané části je uvedeno, že se má jednat o kapacitní silnici S5 a v jiných částech textu zase o rychlostní silnici R35, což s ohledem na možné různé šířkové a směrové parametry těchto silnic je velmi zavádějící. V grafické ani textové části dokumentace návrhu zásad územního rozvoje není zároveň jednoznačně stanoveno, jakou šíři má mít územní rezerva koridoru kapacitní silnice S5, což vzhledem k blokaci území pouze pro kapacitní silnici je zásadní skutečnost.

Jak je uváděno v dokumentaci návrhu zásad územního rozvoje, je varianta C (superseverní) nejméně výhodná jak z dopravně-ekonomického hlediska (přechod velmu složitým územím vyvolá velké investiční i provozní náklady - dlouhé podzemní úseky a mosty), tak i z pohledu ochrany krajiny a obyvatelstva (varianta má největší potenciální negativní zásahy do přírody a krajiny, přechod územím s vysokou hodnotou krajinného rázu, rozsáhlé zábory PUPFL, negativní dopady na obyvatelstvo).

Jsmě přesvědčeni, že návrh zásad územního rozvoje není v otázce vedení kapacitní silnice S5 v souladu se schválenou Politikou územního rozvoje ČR, jelikož tato stanovila, že do konce roku 2010 má být proveden výběr koridoru kapacitní silnice s ohledem na území CHKO Český ráj a lokality soustavy Natura 2000 a stanovit požadované podmínky jeho územní ochrany. Uvedený požadavek z Politiky územního rozvoje ČR jednoznačně nebyl splněn, jelikož v návrhu zásad územního rozvoje nebyl vybrán koridor kapacitní silnice S5, nýbrž byly vymezeny 3 varianty koridoru.

Dále uvádíme, že v rámci projednání Územního plánu Lomnice nad Popelkou, který byl vydán před rokem, nebylo žádným z příslušných dotčených orgánů požadováno ani uvažováno vedení kapacitní silnice S5 přes území města Lomnice nad Popelkou, přičemž jsme přesvědčeni, že pro dotčené orgány nenastaly žádné nové zjištěné a doložené skutečnosti, které nemohly být uplatněny v rámci projednání Územního plánu Lomnice nad Popelkou tak, aby musely být změněny jejich stanoviska v tom smyslu, že přes území města Lomnice nad Popelkou má být navržen koridor kapacitní silnice S5.

Navržená územní rezerva koridoru pro variantu C (superseverní) kapacitní silnice S5 by měla zároveň negativní vliv na stávající zástavbu a další rozvoj města.

Jak je uvedeno v návrhu zásad územního rozvoje je navržená územní rezerva koridoru pro variantu C (superseverní) kapacitní silnice S5 prvořadě navržena pro zlepšení dopravního napojení Semilsky, ale vzhledem k výrazně negativnímu zasažení území a občanů města a navazujícího území je pro město Lomnice nad Popelkou důležitější nenarušení přírodního bohatství a zdravých životních podmínek obyvatel.

Na základě uvedeného požadujeme vypustit návrh územní rezervy koridoru pro variantu C (superseverní) kapacitní silnice S5 v úseku Rádelský Mlýn - Semily - hranice LK s označením "D01C" ze Zásad územního rozvoje Libereckého kraje.

**Rozhodnutí o námitce:** Námitka se vyhovuje.

**Odůvodnění rozhodnutí:**

V ZÚR LK je navržen koridor územní rezervy D01C – kapacitní silnice S5, úsek Rádelský mlýn – Semily – hranice LK. Jedná se o jednu ze tří zvažovaných variant, které jsou zahrnuty v Politice územního rozvoje České republiky 2008 (dále jen PÚR ČR 2008). Další varianta kapacitní silnice S5 je v ZÚR LK vymezena jako územní rezerva D01B, úsek Ohrazenice – Turnov – Rovensko pod Troskami – hranice LK. Nové úseky třetí varianty kapacitní silnice S5 jsou mimo území Libereckého kraje. Důvodem vymezení silnice vycházející z PÚR ČR je zkvalitnění silničního spojení Hradec Králové – Liberec.

V rámci ZÚR LK jsou uvedeny v Odůvodnění ZÚR LK následující důvody pro tento záměr: zlepšení přístupnosti ROB1 Liberec (OB7 dle PÚR ČR) v rámci celostátních dopravních vztahů, zlepšení dopravních vazeb v rámci rozvojových oblastí ROB3 Turnov a ROB4 Železný Brod – Semily, řešení se problematikou připojení Semilska na vyšší dopravní síť, zkrácení časové dostupnosti do Liberce, snížení negativních dopadů silniční dopravy na zastavěné území.

Koridor kapacitní silnice S5 je vymezen v PÚR ČR 2008 v úseku R10/R35 (Mnichovo Hradiště – Rádelský Mlýn) – Úlibice. Ustanovení § 31, odst. 4 zákona č. 183/2006 o územním plánování a stavebním řádu říká „politika územního rozvoje je závazná pro pořizování a vydávání zásad územního rozvoje, územních plánů, regulačních plánů a pro rozhodování v území“. Je tedy zřejmé, že kapacitní silnice S5 musela být v ZÚR LK řešena.

Varianta, která je předmětem námítky byla do návrhu ZÚR LK přidána po prvním společném jednání na základě projednání stanoviska Ministerstva životního prostředí (dále jen MŽP), které ve stanovisku k prvnímu návrhu ZÚR LK (2007) nesouhlasilo s vymezením silnice v úseku Turnov – Jičín – Úlibice. První návrh ZÚR LK (2007) respektoval PÚR ČR 2006 která vymezovala rychlostní silnici R35 v úseku Turnov – Jičín – Úlibice.

MŽP při jednáních ke stanovisku uplatněném k prvnímu návrhu ZÚR LK (2007) vycházelo z úvah, že na základě schválené PÚR ČR 2008 (schválená 20.7.2009) musí být v ZÚR LK zahrnuty všechny možné varianty řešené v PÚR ČR 2008 a prověřované územní studií, jejíž pořízení PÚR ČR 2008 uložila jako úkol pro ministerstva a jiné ústřední správní úřady (*Územní studií, která zohlední požadavky udržitelného rozvoje území, provést výběr koridoru kapacitní silnice s ohledem na území CHKO Český ráj a lokality soustavy Natura 2000 a stanovit požadované podmínky jeho územní ochrany*). PÚR ČR 2008 v čl. (114) vymezila koridor kapacitní silnice S5 v úseku R10/R35 (Mnichovo Hradiště – Rádelský Mlýn) – Úlibice.

Úkoly územního plánování v PÚR ČR 2008 v čl. (80) ukládají v bodě a) krajům v zásadách územního rozvoje upřesnit vymezení ploch a koridorů dopravní infrastruktury, při respektování důvodů vymezení a kritérií a podmínek pro rozhodování. V souladu s tímto bodem lze v ZÚR LK vymezit v rámci velmi širokého koridoru stanoveného v PÚR ČR 2008 jeden i více užších koridorů.

Úkoly územního plánování v PÚR ČR 2008 v čl. (80) ukládají v bodě b) příslušným krajům a obcím zajistit územní ochranu vymezených koridorů a ploch, případně územní rezervou.

Na základě požadavku a následné dohody s MŽP byly v návrhu ZÚR LK zapracovány 2 varianty koridoru kapacitní silnice a to územní rezervou. Podkladem ke zpřesnění koridoru do ZÚR LK byla Studie proveditelnosti a účelnosti silnice R35, kterou zpracovala firma Valbek v roce 2009.

V rámci veřejného projednání byla podána řada námitek a připomínek. Dotčené orgány k nim uplatnily svá stanoviska.

Ministerstvo dopravy k námitkám a připomínkám týkajícím se tzv. superseverního koridoru uvedlo:

MD jednoznačně považuje z předkládaných variant Studie proveditelnosti a účelnosti silnice R35 (Valbek, 2009) za nejvhodnější z hlediska směrového vedení a ekonomické náročnosti severní variantu, která je vymezena v PÚR ČR z roku 2008 jako kapacitní silnice. Superseverní varianta by měla nejnižší dopravní zatížení při zcela extrémních finančních nákladech. Bez možnosti etapizace výstavby je její realizace prakticky vyloučená. MD tuto variantu nikdy nesledovalo.

MŽP k námitkám a připomínkám týkající se kapacitní silnice S5 v obou variantách uvedlo:

Konečný výběr varianty vedení koridoru silnice R35 (S5) je na rozhodnutí Libereckého kraje. MŽP vystupuje v procesu výběru konečné varianty pouze jako dotčený orgán státní správy, tzn. že se vyjadřuje pouze k tomu, zda a za jakých podmínek jsou z hlediska kompetencí MŽP jednotlivé varianty přijatelné a realizovatelné.

Severní varianta vedení koridoru silnice R35 je pro MŽP možná pouze za podmínek důsledného dodržování environmentálních kritérií a požadavků složkových zákonů ochrany životního prostředí.

Nad preferencí severní varianty vedení koridoru panuje v současné době shoda Ministerstva dopravy ČR, Ministerstva životního prostředí ČR a Krajského úřadu Libereckého kraje.

K superseverní variantě vedení koridoru silnice R35 obdrželo MŽP zásadní nesouhlas patnácti obcí, které uvádějí, že superseverní varianta koridoru silnice R35 omezí obce nacházející se v blízkosti uvažovaného trasování koridoru, a to zejména zablokováním územního rozvoje v katastrech těchto obcí. V neposlední řadě je také z posuzovaných variant investičně nejnákladnější, a to i z hlediska provozních nákladů a nákladů na pozdější údržbu komunikace. Tato trasa také prochází krajinářsky hodnotným územím a přímo zasahuje do některých chráněných území. MŽP se důkladně zabývá všemi obdrženími připomínkami a námitkami a považuje řadu z nich za opodstatněné.

Z vyjádření dotčených orgánů nevyplývá požadavek na ponechání tzv. superseverní varianty v ZÚR LK. Vymezením pouze tzv. severní varianty v ZÚR LK je zajištěn soulad s PÚR ČR. Zastupitelstvo Libereckého kraje na svém zasedání dne 30.3.2010 schválilo doporučení „Ministerstvu dopravy územní stabilizaci "severního koridoru" pro trasu rychlostní silnice R 35 v úseku Turnov - Ktová, hranice Libereckého kraje (- Úlibice)". Tzv. superseverní varianta byla v rámci vyhodnocení vlivu ZÚR LK na udržitelný rozvoj vyhodnocena jako méně vhodná. Všechny dotčené obce v rámci veřejného projednání ZÚR LK vyslovily nesouhlas s tzv. superseverní variantou. Není tedy žádný důvod tuto variantu dále sledovat.

### **Námítka č. 127:**

**Podal:** Obec Pulečň

**Č.j.** KULK 64486/2011

**Námítka:**

**Námítka:** Před veřejným projednáním Zásad územního rozvoje LK, které se bude konat v pondělí 12. 9. 2011 v multimediálním sále Krajského úřadu Libereckého kraje vznášíme **námítku** k navrhovanému zapracování vedení silnice S5 přes katastrální území Pulečň.

**Odůvodnění námítky:**

#### **Odůvodnění námítky:**

Již v minulosti se zastupitelstvo obce Pulečň zabývalo dopravní problematikou naší obce. K navrhované superseverní variantě rychlostní komunikace R 35 zastupitelstvo obce Pulečň vyjádřilo na svém 1. zasedání OZ konaném dne 18. 1. 2010 **nesouhlasné stanovisko s realizací Superseverní varianty R 35** vedoucí přes k.ú. Pulečň – číslo usnesení 09/01/2010. Usnesení dosud nebylo revokováno. Nesouhlasíme s realizací žádné varianty rychlostní silnice (R35, S5 či jiné) vedoucí přes k.ú. Pulečň.

Jakýkoliv dopravní koridor podobného navrhovaného typu by procházel chráněnými územími, jako např. Přírodní park Maloskalsko, území Natura 2000, Údolí Jizery, devastovalo by krajinný ráz a dle studie vykazuje i nejhorší parametry z hlediska vlivu na obyvatelstvo i z hlediska nepřímých vlivů. Šlo by tedy o ničení přírodně cenných lokalit, což potvrzuje nezávislá studie společnosti VALBEK. Koridor by vedl členitou krajinou, kde od podzimního období snižuje či zastavuje dopravu.

**Rozhodnutí o námitce:** Námitce se vyhovuje.

**Odůvodnění rozhodnutí:**

V ZÚR LK je navržen koridor územní rezervy D01C – kapacitní silnice S5, úsek Rádelský mlýn – Semily – hranice LK. Jedná se o jednu ze tří zvažovaných variant, které jsou zahrnuty v Politice územního rozvoje České republiky 2008 (dále jen PÚR ČR 2008). Další varianta kapacitní silnice S5 je v ZÚR LK vymezena jako územní rezerva D01B, úsek Ohrazenice – Turnov – Rovensko pod Troskami – hranice LK. Nové úseky třetí varianty kapacitní silnice S5 jsou mimo území Libereckého kraje. Důvodem vymezení silnice vycházející z PÚR ČR je zkvalitnění silničního spojení Hradec Králové – Liberec.

V rámci ZÚR LK jsou uvedeny v Odůvodnění ZÚR LK následující důvody pro tento záměr: zlepšení přístupnosti ROB1 Liberec (OB7 dle PÚR ČR) v rámci celostátních dopravních vztahů, zlepšení dopravních vazeb v rámci rozvojových oblastí ROB3 Turnov a ROB4 Železný Brod – Semily, řešení se problematikou připojení Semilsku na vyšší dopravní síť, zkrácení časové dostupnosti do Liberce, snížení negativních dopadů silniční dopravy na zastavěné území.

Koridor kapacitní silnice S5 je vymezen v PÚR ČR 2008 v úseku R10/R35 (Mnichovo Hradiště – Rádelský Mlýn) – Úlibice. Ustanovení § 31, odst. 4 zákona č. 183/2006 o územním plánování a stavebním řádu říká „politika územního rozvoje je závazná pro pořizování a vydávání zásad územního rozvoje, územních plánů, regulačních plánů a pro rozhodování v území“. Je tedy zřejmé, že kapacitní silnice S5 musela být v ZÚR LK řešena.

Varianta, která je předmětem námítky byla do návrhu ZÚR LK přidána po prvním společném jednání na základě projednání stanoviska Ministerstva životního prostředí (dále jen MŽP), které ve stanovisku k prvnímu návrhu ZÚR LK (2007) nesouhlasilo s vymezením silnice v úseku Turnov – Jičín – Úlibice. První návrh ZÚR LK (2007) respektoval PÚR ČR 2006 která vymezovala rychlostní silnici R35 v úseku Turnov – Jičín – Úlibice.

MŽP při jednáních ke stanovisku uplatněném k prvnímu návrhu ZÚR LK (2007) vycházelo z úvah, že na základě schválené PÚR ČR 2008 (schválená 20.7.2009) musí být v ZÚR LK zahrnutý všechny možné varianty řešené v PÚR ČR 2008 a prověřované územní studií, jejíž pořízení PÚR ČR 2008 uložila jako úkol pro ministerstva a jiné ústřední správní úřady (*Územní studií, která zohlední požadavky udržitelného rozvoje území, provést výběr koridoru kapacitní silnice s ohledem na území CHKO Český ráj a lokality soustavy Natura 2000 a stanovit požadované podmínky jeho územní ochrany*). PÚR ČR 2008 v čl. (114) vymezila koridor kapacitní silnice S5 v úseku R/10/R35 (Mnichovo Hradiště – Rádelský Mlýn) – Úlibice.

Úkoly územního plánování v PÚR ČR 2008 v čl. (80) ukládají v bodě a) krajům v zásadách územního rozvoje upřesnit vymezení ploch a koridorů dopravní infrastruktury, při respektování důvodů vymezení a kritérií a podmínek pro rozhodování. V souladu s tímto bodem lze v ZÚR LK vymezit v rámci velmi širokého koridoru stanoveného v PÚR ČR 2008 jeden i více užších koridorů.

Úkoly územního plánování v PÚR ČR 2008 v čl. (80) ukládají v bodě b) příslušným krajům a obcím zajistit územní ochranu vymezených koridorů a ploch, případně územní rezervou.

Na základě požadavku a následné dohody s MŽP byly v návrhu ZÚR LK zapracovány 2 varianty koridoru kapacitní silnice a to územní rezervou. Podkladem ke zpřesnění koridoru do ZÚR LK byla Studie proveditelnosti a účelnosti silnice R35, kterou zpracovala firma Valbek v roce 2009.

V rámci veřejného projednání byla podána řada námitek a připomínek. Dotčené orgány k nim uplatnily svá stanoviska.

Ministerstvo dopravy k námitkám a připomínkám týkajícím se tzv. superseverního koridoru uvedlo:

MD jednoznačně považuje z předkládaných variant Studie proveditelnosti a účelnosti silnice R35 (Valbek, 2009) za nejvhodnější z hlediska směrového vedení a ekonomické náročnosti severní variantu, která je vymezena v PÚR ČR z roku 2008 jako kapacitní silnice. Superseverní varianta by měla nejnižší dopravní zatížení při zcela extrémních finančních nákladech. Bez možnosti etapizace výstavby je její realizace prakticky vyloučená. MD tuto variantu nikdy nesledovalo.

MŽP k námitkám a připomínkám týkající se kapacitní silnice S5 v obou variantách uvedlo:

Konečný výběr varianty vedení koridoru silnice R35 (S5) je na rozhodnutí Libereckého kraje. MŽP vystupuje v procesu výběru konečné varianty pouze jako dotčený orgán státní správy, tzn. že se vyjadřuje pouze k tomu, zda a za jakých podmínek jsou z hlediska kompetencí MŽP jednotlivé varianty přijatelné a realizovatelné.

Severní varianta vedení koridoru silnice R35 je pro MŽP možná pouze za podmínek důsledného dodržování environmentálních kritérií a požadavků složkových zákonů ochrany životního prostředí. Nad preferenci severní varianty vedení koridoru panuje v současné době shoda Ministerstva dopravy ČR, Ministerstva životního prostředí ČR a Krajského úřadu Libereckého kraje.

K superseverní variantě vedení koridoru silnice R35 obdrželo MŽP zásadní nesouhlas patnácti obcí, které uvádějí, že superseverní varianta koridoru silnice R35 omezí obce nacházející se v blízkosti uvažovaného trasování koridoru, a to zejména zablokováním územního rozvoje v katastrech těchto obcí. V neposlední řadě je také z posuzovaných variant investičně nejnákladnější, a to i z hlediska provozních nákladů a nákladů na pozdější údržbu komunikace. Tato trasa také prochází krajinářsky hodnotným územím a přímo zasahuje do některých chráněných území. MŽP se důkladně zabývá všemi obdrženími připomínkami a námitkami a považuje řadu z nich za opodstatněné.

Z vyjádření dotčených orgánů nevyplývá požadavek na ponechání tzv. superseverní varianty v ZÚR LK. Vymezením pouze tzv. severní varianty v ZÚR LK je zajištěn soulad s PÚR ČR. Zastupitelstvo Libereckého kraje na svém zasedání dne 30.3.2010 schválilo doporučení „Ministerstvu dopravy územní stabilizaci "severního koridoru" pro trasu rychlostní silnice R 35 v úseku Turnov - Ktová, hranice



Libereckého kraje (- Úlibice)“. Tzv. superseverní varianta byla v rámci vyhodnocení vlivu ZÚR LK na udržitelný rozvoj vyhodnocena jako méně vhodná. Všechny dotčené obce v rámci veřejného projednání ZÚR LK vyslovily nesouhlas s tzv. superseverní variantou. Není tedy žádný důvod tuto variantu dále sledovat.

### Námitka č. 128

**Podal:** město Jilemnice

**Č.j.** KULK 68560/2011, KULK 68853/2011

**Námitka:**

Město Jilemnice, po prostudování předmětného návrhu zásad územního rozvoje Libereckého kraje má k této dokumentaci následující připomínky:

- 1) - „Plánovaná vodní nádrž Vilémov, která by zásadně ovlivnila přírodní prostředí KRNPAP v Jizerském dole pod Harrachovem, nebude zahrnuta do Generelu Lokalit pro akumulaci povrchových vod (LAPV)! Dohodli se na tom náměstci ministrů zemědělství Aleš Kendík a životního prostředí Tomáš Tesar“, – citace z tiskové zprávy. Požadujeme proto, aby vodní nádrž Vilémov a zmínky o ní byly vyjmuty ze zásad. Tento fakt však může pozměnit náhled na tuto část Krkonoš, např. obnovením koridoru silnice I/14 v údolí Jizery i posílením důležitosti této komunikace, včetně návrhu nové rozvojové osy mezi Jilemnici, Rokytnicí nad Jizerou a Harrachovem, ačkoli je naznačena v SOB6 (těsný kontakt na ROB1 Liberec a ROB6 Jilemnice). Rokytnice nad Jizerou, Jablonec nad Jizerou náleží do svazku obcí Jilemnicka a mají i historickou vazbu na Jilemnici.
- 2) - 2) ROB5 Jilemnice – prověřit návrh ploch a vázanost na Vrchlabí v návaznosti na „Vyhodnocení krajinného rázu území KRNPAP a jeho ochranného pásma (2003 - 2005) Ing. arch. Jitka Brychtová, Ing. Josef Krause.“ - III. KRAJINNÝ CELEK JILEMNICKO
- 3) - Území při jižním okraji KRNPAPu. Zahnuje výrobní a skladové areály v Hrabačově, centrální část zástavby Valteric a území podél frekventované komunikace Vrchlabí - Jilemnice. Jedná se o území okrajové, bez výrazných krajinných hodnot, avšak představující významné rozhraní mezi mimořádně kvalitním územím národního parku a podhorskou krajinou. Jedná se o území, které by nemělo být souvisle zastavěno. Prioritou je zachovat vzájemnou oddělenost jednotlivých sídel (str.17 zmíněného materiálu). Území v prostoru obce Víchová je navrženo i do ochranného pásma KRNPAP. Za logičtější se jeví rozvojové území v prostoru obce Studenec (při komunikaci na Vrchlabí). V části navrhovaného prostoru se nachází území Geoparku.
- 4) - U dopravních řešení postrádáme zmínku o propojení Jilemnicka s koridorem silnice R/35 (II/283 nejen pro Semily, ale i na Jilemnici)...
- 5) - V případě držení územní rezervy železničního propojení Harrachov – Rokytnice nad Jizerou, je třeba udržet trasu Martinice – Rokytnice nad Jizerou.
- 6) - Při úvaze propojení Turistických oblastí zvážit možnost dopravního i jiného propojení Západních Krkonoš s Českým rájem (využitelnost sezónních lůžek Krkonoše zatím jen zima, Český ráj jen léto...)
- 7) - SOB6 str.27, zmírnit požadavek bodu d) – vyloučení vymezování nových areálů pro sjezdové lyžování, vypustit bod i)
- 8) - Ve statí o protipovodňové ochraně není zmíněn dolní tok Jizerky (Dolní Štěpanice - Horní Sytová)
- 9) - Energetika Jilemnicka není vůbec řešena, požadujeme více upřesnit pojem decentralizace centrálních systémů zásobování teplem, aby nedošlo ke stavbě domovních kotelen pro každý vchod panelového domu.

**Rozhodnutí o námitce:** Námitce se vyhovuje částečně a to v 1. a 5. bodě námitky

**Odůvodnění rozhodnutí:**

K prvnímu bodu námitky:

V ZÚR LK je navržena územní rezerva pro lokalitu vhodnou pro akumulaci povrchových vod (LAPV). Tato lokalita byla jednou z mnoha sledovaných lokalit ve směrném vodohospodářském plánu č. 34 z roku 1988. Při zpracování Generelu území chráněných pro akumulaci povrchových vod (2010) byla na území Libereckého kraje sledována pouze lokalita Vilémov. Dopisem Ministerstva zemědělství č.j. 6630/2010-15100 ze dne 4.3.2010 byla tato skutečnost potvrzena. Jednalo se o sdělení v rámci pracovní verze Generelu území chráněných pro akumulaci povrchových vod (2010).

Lokalita Vilémov byla i nadále předmětem jednání Ministerstva zemědělství a Ministerstva životního prostředí. Dopisem č.j. 155303/2011-MZE-15120 ze dne 29.8.2011 bylo Libereckému kraji sděleno, že „lokalita Vilémov nebude zařazena do Generelu LAPV. Odůvodněno je to tím, že umístění lokality je téměř ze 100% v Krkonošském národním parku. Tato skutečnost zajišťuje dostatečnou územní ochranu lokality Vilémov. „

Dotčený orgán Ministerstvo zemědělství uplatnilo stanovisko, ve kterém souhlasí s vypuštěním územní rezervy pro LAPV Vilémov.

Souhlas s vyjmutím územní rezervy pro LAPV Vilémov uplatila i Správa KRNPAP.



Lokalita Vilémov bude z návrhu ZÚR LK vypuštěna.

K druhému bodu námitky:

Rozvojová oblast stanovená v ZÚR LK je oblast ve které se projevují zvýšené požadavky na změny v území, které svým významem přesahují území více obcí. Nejedná se tedy konkrétní plochy nebo o území, které by mělo být zastavěno. K vymezení konkrétních ploch dojde na úrovni územního plánu, při kterém bude prověřen i vliv na krajinný ráz území KRNP dle zmiňovaného dokumentu.

K třetímu bodu námitky:

V ZÚR LK je vymezena rozvojová osa ROS12, která vede ze Semil na Víchovou nad Jizerou, Jilemnicí a Vrchlabí, dále i na Martinice v Krkonoších, Studenec a Horku u Staré Paky, kde navazuje na rozvojovou osu ROS7 vyššího řádu vedoucí převážně po území Královéhradeckého kraje Jičín – Trutnov. Tato rozvojová osa sleduje hlavní silniční tahy v dané oblasti. Ve vymezených rozvojových osách lze očekávat zvýšené požadavky na změny v území vyvolané dopravní vazbou na existující nebo připravované významné dopravní koridory při spolupůsobení rozvojové dynamiky příslušných center osídlení (viz. kap. B.2). Studenec tedy patří mezi území, kde se očekává výraznější rozvoj, jak je navrhováno v námitce.

Víchová nad Jizerou byla zařazena do rozvojové oblasti ROB5 Jilemnice zejména na základě rozvoje podél silnice I/14. Základní - nejmenší jednotkou rozlišení územních a prostorových souvislostí v ZÚR LK je velikost správního území obce. Obec Víchová proto nebyla rozdělena na území v ochranném pásmu KRNP a území rozvojové. V rámci rozvojové oblasti ROB5 je stanoveno kritérium a podmínka pro rozhodování o změnách v území a) „V územním rozvoji zohlednit skutečnost, že část území ROB5 Jilemnice je součástí ochranného pásma KRNP a nachází se v EVL a PO Krkonoše“. Dále je uložen úkol pro územní plánování a) „Ve smyslu principů udržitelného rozvoje zpřesnit zónování rozvojové oblasti na úrovni územně plánovací dokumentace jednotlivých zahrnutých obcí na územní části pro přednostní umístění ekonomických aktivit a na územní části pro přednostní umístění bydlení a přírodních rekreačních a tím zajistit podmínky pro plynulý a harmonický přechod na navazující území venkovského prostoru“. Na úrovni územního plánu bude tedy stanoveno, které části mají sloužit pro ekonomické aktivity, které pro bydlení a kde je upřednostňována ochrana přírody. Ochranné pásmo KRNP je tedy i přes vymezení rozvojové oblasti respektováno.

K čtvrtému bodu námitky:

ZÚR LK navrhuje koridor územní rezervy pro kapacitní silnici S5, která zlepšuje dopravní vazby mezi Libereckým a Královéhradeckým krajem. Jilemnice bude propojeno s koridorem kapacitní silnice S5 po stávající dopravní síti a prostřednictvím koridoru územní rezervy pro silnici II/283.

K pátému bodu námitky:

ZÚR LK nenavrhuje vyřazení koridoru železniční trati Martinice – Rokytnice nad Jizerou, naopak zachování trasy předpokládá, jinak by zmiňovaná propojka Harrachov – Rokytnice nad Jizerou neměla význam.

K šestému bodu námitky:

Propojení turistických oblastí je v ZÚR LK řešeno prostřednictvím multifunkčních turistických koridorů pro bezmotorovou dopravu. V úkolech pro územní plánování je v rámci těchto koridorů uloženo vyhledat konkrétní vedení turistických, cyklistických, lyžařských a vodních tras. Multifunkční koridor D41A prochází jak specifickou oblastí Západní Krkonoše, tak Specifickou oblastí Český ráj sever a dále pokračuje do Středočeského kraje, čímž tyto oblasti vzájemně propojuje.

K sedmému bodu námitky:

Úkol pro územní plánování d) vyloučení vymezení nových areálů pro sjezdové lyžování je stanoven pro specifickou oblast SOB6 Západní Krkonoše. Město Jilemnice není součástí této specifické oblasti a tento úkol pro územní plánování nemá dopad na město Jilemnice. Úkol pro územní plánování byl vložen na základě požadavku dotčeného orgánu Správa Krkonošského národního parku zejména z důvodu ochrany přírody a krajiny na území KRNP a jeho ochranného pásma.

K osmému bodu námitky:

Koridory protipovodňové ochrany jsou vymezeny v souladu s Konceptí ochrany před povodněmi v Libereckém kraji a zahrnují i záměry z Plánu oblasti povodí Horního a Středního Labe a Plánu oblasti povodí Ohře a Dolního Labe včetně Studie z něj vyplývající. (viz. Odůvodnění kap. D.2)

Protože pořizovateli ZÚR LK není známo žádné navržené protipovodňové opatření nebo stavba v úseku zmíněném v námitce ani nevyplývá z výše zmiňovaných dokumentů, vymezení koridoru je bezpředmětné.

Zmiňované úseky Jizery nejsou na území města Jilemnice.

K osmému bodu námitky:

V zásadě Z30 Návrhu ZÚR LK, pod písm. d) je formulován obecný úkol pro územní plánování na úrovni obcí ve znění: „Objektivně prověřovat udržitelnost systémů centrálního zásobování teplem včetně případné možnosti jejich částečné decentralizace. (například budování sídlištních výtopen).“ Předmětný úkol je odůvodněn ekologickou výhodností i vyšší účinností centrálních tepláren oproti domovním kotlům. Ovšem vzhledem ke zvyšující se ceně vstupních surovin a také k tomu, že teplárny v LK nevyrábějí až na výjimky teplo kombinovaně s elektřinou, jejich cena tepla často přestává být konkurenceschopná. Proto daný úkol požaduje provádění objektivního hodnocení udržitelnosti jednotlivých systémů centrálního zásobování teplem a tam, kde nekonkurenceschopnost centrálního teplárny souvisí i s neefektivním vedením tepla na příliš velké vzdálenosti, navrhuje i možnost takový systém decentralizovat. Decentralizace je chápána jako reakce na pokles v poptávce po teple, která proběhla v posledních 20 letech (zavření velkých továren, zateplení panelových domů), který může v některých lokalitách znamenat neefektivnost příliš dlouhého vedení teplovodů. Nejde tedy o řízení rozpad systému centrálního zásobování teplem, kdy by byl celý systém nahrazen domovními kotli. Ve vztahu k odůvodnění ZÚR LK považujeme tedy citovanou formulaci za dostatečně přesnou a odpovídající cílům a úkolům územního plánování na krajské úrovni.

Vzhledem k výše zmiňovanému se námitce vyhovuje v 1. a 5. bodě námitky, v ostatních bodech se námitce nevyhovuje.

## E. PŘEHLED OBDRŽENÝCH PŘIPOMÍNEK K ZÚR LK

| č. | Podatel námitky               | Popis záměru                           |
|----|-------------------------------|----------------------------------------|
| 6  | XXXX                          | S5 - D01A - jižní varianta             |
| 12 | XXXX                          | D07 -silnice I. tř. Jablonec - Tanvald |
| 13 | Sdružení Za klidnou Novou Ves | D07 -silnice I. tř. Jablonec - Tanvald |
| 14 | XXXX                          | D07 -silnice I. tř. Jablonec - Tanvald |
| 15 | XXXX                          | D07 -silnice I. tř. Jablonec - Tanvald |
| 16 | XXXX                          | E13A - VVN do Železného Brodu          |
| 17 | XXXX                          | D07 -silnice I. tř. Jablonec - Tanvald |
| 19 | XXXX                          | D07 -silnice I. tř. Jablonec - Tanvald |
| 20 | XXXX                          | D07 -silnice I. tř. Jablonec - Tanvald |
| 21 | XXXX                          | D07 -silnice I. tř. Jablonec - Tanvald |
| 22 | XXXX                          | D07 -silnice I. tř. Jablonec - Tanvald |
| 23 | XXXX                          | D07 -silnice I. tř. Jablonec - Tanvald |
| 28 | XXXX                          | D07 -silnice I. tř. Jablonec - Tanvald |
| 29 | XXXX                          | D07 -silnice I. tř. Jablonec - Tanvald |
| 33 | XXXX                          | D07 -silnice I. tř. Jablonec - Tanvald |
| 34 | petice                        | D07 -silnice I. tř. Jablonec - Tanvald |
| 37 | Novovesan                     | D07 -silnice I. tř. Jablonec - Tanvald |
| 39 | XXXX                          | S5 - D01C - superseverní varianta      |
| 40 | XXXX                          | D07 -silnice I. tř. Jablonec - Tanvald |
| 41 | XXXX                          | S5 - D01C - superseverní varianta      |
| 42 | XXXX                          | E13A - VVN do Železného Brodu          |
| 43 | Občané proti SS variantě      | S5 - D01C - superseverní varianta      |
| 47 | XXXX                          | E8B - VVN Nový Bor - Varnsdorf         |
| 48 | XXXX                          | E8B - VVN Nový Bor - Varnsdorf         |
| 49 | XXXX                          | není zřejmé k čemu je připomínka       |
| 50 | XXXX, Hradec                  | E8B - VVN Nový Bor - Varnsdorf         |
| 51 | XXXX                          | E8B - VVN Nový Bor - Varnsdorf         |
| 52 | XXXX                          | D07 -silnice I. tř. Jablonec - Tanvald |
| 53 | XXXX                          | D07 -silnice I. tř. Jablonec - Tanvald |
| 54 | XXXX                          | E8B - VVN Nový Bor - Varnsdorf         |
| 55 | XXXX                          | S5 - D01C - superseverní varianta      |
| 68 | XXXX                          | E8B - VVN Nový Bor - Varnsdorf         |
| 69 | XXXX                          | E8B - VVN Nový Bor - Varnsdorf         |
| 70 | XXXX                          | E8B - VVN Nový Bor - Varnsdorf         |
| 71 | XXXX                          | E8B - VVN Nový Bor - Varnsdorf         |
| 72 | XXXX                          | protipovodňová ochrana                 |
| 73 | XXXX                          | D03 silnice I/13 Liberec - Děčín       |
| 75 | XXXX                          | S5 - D01B - severní varianta           |
| 77 | XXXX                          | S5 - D01B - severní varianta           |
| 78 | XXXX                          | S5 - D01B - severní varianta           |
| 86 | XXXX                          | D42 - multifunkční tur.koridor         |
| 87 | XXXX                          | D16 - silnice II/272 Lbc - Osečná      |
| 88 | XXXX                          | SOB5, ROB1 - vymezení                  |
| 94 | XXXX                          | S5 - D01B - severní varianta           |
| 96 | XXXX                          | D17A - silnice II/272 Osečná - Ralsko  |
| 97 | XXXX                          | těžba - pertoltice                     |

|     |                                  |                                        |
|-----|----------------------------------|----------------------------------------|
| 98  | XXXX                             | S5 - D01B - severní varianta           |
| 106 | Nová Ves nad Nisou - obč. sdruž. | D07 -silnice I. tř. Jablonec - Tanvald |
| 107 | petice - XXXX                    | D07 -silnice I. tř. Jablonec - Tanvald |
| 108 | XXXX- obč. sdruž.                | D11A - Jablonec západní tangenta       |
| 109 | XXXX- obč. sdruž.                | překladiště Jablonec                   |
| 114 | XXXX                             | RC 1304 - USES Stvolínky               |
| 115 | Ateliér pro živ. Prostředí       | D26 železnice Liberec - Praha          |
| 116 | Ateliér pro živ. Prostředí       | železnice                              |
| 117 | XXXX + další                     | krajina                                |
| 118 | Autocamp Sedmihorky              | S5 - D01A - jižní varianta             |
| 120 | XXXX                             | D26 železnice Liberec - Praha          |
| 121 | Nový Bor                         | E8B - VVN Nový Bor - Varnsdorf         |
| 123 | XXXX                             | D11A - Jablonec západní tangenta       |
| 129 | XXXX                             | Skalice u ČL                           |
| 130 | ZEOS Lomnice                     | S5 - D01C - superseverní varianta      |
| 131 | XXXX                             | D07 -silnice I. tř. Jablonec - Tanvald |

## F. VYPOŘÁDÁNÍ PŘIPOMÍNEK K ZÚR LK

### Připomínka č. 6:

Podal: XXXX (Česká Lípa)

Č.j. KULK 62714/2011

### **Připomínka:**

Vážení!

Reaguji na zveřejnění výzvy k připomínkám, které občané mohou využít při přípravě koncepce územního rozvoje našeho kraje. Přijměte prosím můj názor:

V měsíčníku Liberecký kraj z dubna 2010 můžeme číst informaci o rozhodování velmi důležité stavby, rychlostní silnice R35.

Vzhledem k důsledkům, které takový projekt představuje, mne opravňuje k pochybnostem rozhodnutí o výběru zmíněného severního koridoru. Protože by mělo jít skutečně o nejlepší řešení, opřené o přesvědčivé argumenty.

Všimněme si jaké argumenty, které vyvolávají moje pochybnosti, stojí proti koridoru jižnímu:

#### **1. Jižní varianta je nejlevnější, ale ve výsledku o dvacet kilometrů delší než zbýlé dvě.**

Neměl by být kladen rozhodující důraz na prodloužení trasy, a to mezi Úlibicí a Rádelským Mlýnem, neboli Jičínem a Turnovem, která nebude jednosměrně napojením jen od Liberce. Ale tak, jak si představuji její význam v celorepublikové síti, pro dopravu z jiných směrů může být naopak výhodnější a kratší o zmíněných 20 km. To, že cena na jeden km nového úseku představuje 0,35 miliard Kč (proti severnímu 0,56mld, a super sev. 0,83mld Kč) je snad významnější, protože minimální náročnost na stavby mostů a tunelů, které nepochybně minimalizují i do budoucna údržbu a provozní náklady, jakož i vybudované úseky na př. kolem Sobotky a Jičína, by bylo v souladu se zhodnocením minulých investic. Také ohled na komplikace s majetkoprávním řešením zcela nových tras. Snad takto by projektanti i investoři měli uvažovat. Důsledky na chráněné oblasti i životní prostředí se zdá rovněž nejlepší ze tří variant.

(Otázka prodloužení cesty, při vzdálenějších cílech ztrácí prioritu, pokud má trasa jiné výhody. Např. zkušenost na trase Č.Lípa – Praha, většina fidičů volí o 20km delší! Přes Mladou Boleslav).

#### **2. Vede po území Středočeského kraje, který o jeho výstavbu nemá zájem, protože neřeší jeho dopravní problémy.**

Zdá se, že tento argument je nejslabší, v této sofistikované otázce. Jestliže by napojení rychlostní silnice u Mnichova Hradiště vedlo k odlehčení dopravě, vedené na Prahu a D1, ze směrů od Děčína, Rumburku nebo České Lípy a též od Ml. Boleslavi, dál na Hradec Králové, Olomouc a Ostravu, či Brno – měl by i Středočeský kraj ze stavby jižního koridoru užitek. Pohled na mapu by měl podporovat význam paralelní dopravy s D1, než bude možné její rozšiřování a proto by mělo být projektování zaměřeno na systémové řešení než regionální.

### **Vypořádání:**

Připomínka je směřována k „informaci o rozhodování velmi důležité stavby, rychlostní silnice R35“.

V připomínce jsou uvedeny dva argumenty, které „stojí“ proti koridoru „jižnímu“. S těmito argumenty pan XXXX nesouhlasí a podrobně uvádí důvody, které ho k tomuto názoru vedou.

Na závěr je uvedena kurzívou úvaha nad prací státu, stavebních firem, projektantů a expertů pozemního stavitelství.

V úvodu se XXXX zmiňuje o informaci v měsíčníku Libereckého kraje z dubna 2010 a v následujícím odstavci se vyslovuje k pochybnostem rozhodnutí o výběru severního koridoru R35. Z uvedeného vyplývá, že XXXX má pochybnosti o rozhodnutí patrně Zastupitelstva Libereckého kraje, které 30.3.2010 přijalo usnesení č.91/10/ZK, kterým byla schvalována kategorizace dálnic a silnic I. třídy a zároveň doporučeno Ministerstvu dopravy územní stabilizaci "severního koridoru" pro trasu rychlostní silnice R 35 v úseku Turnov - Ktová, hranice Libereckého kraje (-Úlibice). Toto rozhodnutí není předmětem Zásad územního rozvoje Libereckého kraje (dále jen ZÚR LK). ZÚR LK v souladu



s Politikou územního rozvoje ČR 2008 a výsledky jednání s dotčenými orgány sleduje možné varianty řešení kapacitní silnice S5. Na území Libereckého kraje se nachází koridor tzv. „varianty severní“ a „varianty superseverní“. Tzv. „varianta jižní“ se nenachází na území Libereckého kraje a je zmíněna pouze v textové části ZÚR LK a zahrnuta ve výkrese širších vztahů.

Z připomínky nevyplývají žádné požadavky na ZÚR LK.

### **Připomínka č. 12:**

**Podal:** XXXX

**Č.j.** KULK 65801/2011

**Připomínka:**

*Starobruko úřadu  
4. Jozu 642/2a  
461 80 LIBEREC 2*

|                             |              |
|-----------------------------|--------------|
| V Ml.Boleslavi 12. 10. 2006 |              |
| Datelo doc:                 | - 1-09- 2011 |
| Přijímá:                    | číslo příjmu |
| Číslo:                      |              |

**Věc:** námitka proti Územnímu plánu velkého celku Libereckého kraje

V souladu s projednáváním Návrhu aktualizovaného zadání Územního plánu velkého územního celku Libereckého kraje podáváme touto cestou námitku proti výstavbě silnice 1/10,1/14 případně 1/65 přes katastrální území Nové Vsi nad Nisou-viz koncept ÚP VÚC LK, kapitola F.1 bod 2.3.

Tento svůj zásadní nesouhlas s výstavbou silnice vyslovujeme opakovaně(viz dopis z 29. 6. 2004). Všechny varianty výstavby silnice, které jsou dosud navrhovány, znamenají pouze jediné a to nenávratné zničení novoveského údolí a krásné krajiny pod dominantní rozhlednou Černá Studnice.

Navrhovaná silnice by měla vyřešit dopravní problémy Jablonce nad Nisou, ale nové problémy by se přenesly o pár kilometrů dál do Nové Vsi nad Nisou, která je mimo jiné také rekreační oblastí. Tímto necitlivým zásahem do nádherné krajiny by situace byla vyřešena pro lidi, kterým nezáleží na přírodě.

A proč také ???

Vždyť máme v naší zemi nadbytek "zdravých lesních porostů", dostatek zvěře, květin a všeho, co příroda dává. Tak proč nevyřešit něčí problém tím, že zničíme "kousek přírody" a zlikvidujeme vodní zdroje. Přece o nic nejde! Ale ono jde o mnoho.

Jak my, tak i budoucí generace, těžko budou dýchat vzduch obohacený výfukovými zplodinami a procházet se po asfaltových monstrech. Apeluje na všechny slušné a rozumné lidi, kteří mají rádi přírodu a nejde jim jen o vlastní prospěch a zisky, postavte se proti výstavbě této zbytečné silnice. Myslete na lidi nejen před volbami do zastupitelstev a přijďte se podívat jak nesmyslný a nelogický zásah chce někdo udělat v překrásné krajině.

Není to tak dávno, co lesy pod Černou Studnicí odumíraly po napadení kůrovcem. Příroda strádala, mizela zvěř. Dnes se krajina začala vzpamatovávat a má být obětována. Jedná se o rekreační oblast, kterou lidé vyhledávají za účelem odpočinku, a je samozřejmé, že chtějí především čistý vzduch.

Vyzýváme zastupitele obce, města, kraje, všechny rozumné lidi na místních úřadech a institucích, které o těchto akcích rozhodují, zvažte své rozhodnutí a nechtějte, aby dnešní i budoucí generace řekly: Co to tu bylo za lidi, proč více nepřemýšleli o svých rozhodnutích!", neboť tak krutý zásah do této krajinné oblasti se pochopit nedá.

### **Vypořádání:**

Připomínka je směřována k aktualizovanému zadání Územního plánu velkého územního celku Libereckého kraje a je napsána v roce 2006. Nejedná se o připomínku k Zásadám územního rozvoje Libereckého kraje a nelze ji tedy vypořádat. Aktualizované zadání Územního plánu velkého územního celku Libereckého kraje bylo schváleno zastupitelstvem Libereckého kraje dne 19.12.2006 usnesením 376/06/ZK.

### **Připomínka č. 13:**

**Podal:** Občanské sdružení „Za klidnou Novou Ves“ – XXXX

**Č.j.** KULK 65804/2011

**Připomínka:**

**Věc: námitka (připomínka) proti návrhu Zásad územního rozvoje Libereckého kraje.**

My, občanské sdružení „Za klidnou Novou Ves“ podáváme opět námitku (připomínku), stejně jako v roce 2004, proti výstavbě silnice I/10, I/14, případně I/65 přes katastrální území Nové Vsi nad Nisou.

Jsmes přesvědčeni, že tato silnice znehodnotí životní prostředí v obci, podstatně zhorší podmínky pro bydlení i rekreaci. Výstavbou této silnice si chce především město Jablonec nad Nisou, na úkor jiných, řešit svoji dopravní situaci, se kterou si nedovede jinak racionálněji poradit. Nová Ves nad Nisou je známa především jako rekreační a turistická oblast, kam se jezdí rekreovat i občané Jablonce a Liberce. Výstavbou silnice by turistický ruch ustal.

Všechny zainteresované úřady se odvolávají na to, že výstavba silnice byla již před lety schválena v územním plánu obce. Jak to, že se někomu hodí rozhodnutí, které bylo učiněno za bývalého režimu kvůli přesunu vojsk Varšavské smlouvy do Polska? Varšavská smlouva zanikla, ale rozhodnutí (byť špatné) zůstává dále jako strašák pro lidi, které děsí pouhé pomýšlení na to, jaký krutý zásah do přírody a do životních podmínek občanů by měl být realizován. Je možné, aby za chybné rozhodnutí minulých let platila současná i budoucí generace??? Nejsme proti výstavbě silnic, ale provádějme výstavbu tam, kde to má smysl, a ne tam, kde silnice již jsou. Nerozhazujeme peníze daňových poplatníků a využijme je raději na opravy stávajících silnic (např. kritická situace na D1).

**Je nám známo, že zastupitelé obce Nová Ves nad Nisou již několikrát vyjádřili svůj nesouhlas s výstavbou silnice 1. třídy přes katastrální území Nové Vsi nad Nisou a v tomto je plně podporujeme.**

Apelujeme na Vás, kteří budete rozhodovat o osudu krajiny a lidí, jenž ji mají rádi. Zvažte svá rozhodnutí a přihlížejte také k tomu, co si přeji občané této země a ne jen k tomu, co si přeji stavební firmy a úředníci, kteří tuto krajinu ani neviděli.

**Navrhujeme, aby v trase Jablonec nad Nisou – Smržovka přes Novou Ves nad Nisou byla uplatněna nulová varianta řešení u silnice 1. třídy.**

**Vypořádání:**

Občanské sdružení „Za klidnou Novou Ves“ nesouhlasí s návrhem trasování silnice I. třídy přes správním území obce Nová Ves nad Nisou. Zdůvodňuje to zejména znehodnocením životního prostředí, zhoršením podmínek pro bydlení i rekreaci. Občanské sdružení se domnívá, že silnice je navržena aby vyřešila dopravní situaci Jablonce nad Nisou, se kterou si nedovede město Jablonec nad Nisou racionálně poradit.

V ZÚR LK je navržen koridor D07 silnice I. třídy, úsek Jablonec nad Nisou – Smržovka – Tanvald. Jedná se o veřejně prospěšnou stavbu nadregionálního významu, která je dle § 2 odst. 1 písm. l) zákona č. 183/2006 o územním plánování a stavebním řádu stavbou pro veřejnou infrastrukturu, určená k rozvoji nebo ochraně území obce, kraje nebo státu. Důvodem pro vymezení je zejména zvýhodnění propojení obsluhovaného území na koridory silnic mezinárodního významu R35, I/35, R10 a zvýhodnění spojení směrem na Polsko, zlepšení dopravních vazeb v rámci rozvojové oblasti ROB1 Liberec, zlepšení dopravní přístupnosti specifických oblastí SOB5 Jizerské hory a SOB6 západní Krkonoše a odstranění problematických úseků při průchodu zastavěným územím. (viz. *odůvodnění kapitola D.1*).

Důvodem vymezení koridoru silnice I. třídy tedy není pouze dopravní situace města Jablonce nad Nisou, ale celková dopravní obslužnost. Z hlediska koncepce dopravy v ČR je k dálnicím a silnicím I. třídy příslušným orgánem státní správy Ministerstvo dopravy, které tento záměr zahrnuje do koncepčního dokumentu Kategorizace dálnic a silnic I. třídy do roku 2040.

V případě, že Ministerstvo dopravy vyhodnotí návrh koridoru silnice I. třídy z Jablonce nad Nisou přes Smržovku do Tanvaldu jako nadbytečný a přikloní se k tzv. nulové variantě, bude tato skutečnost jako údaj o území poskytnut do Územně analytických podkladů Libereckého kraje a koridor následně vypuštěn v aktualizaci ZÚR LK.

Ministerstvo dopravy k námitkám a připomínkám týkajícím se koridoru D07 a zejména Nové Vsi nad Nisou uvedlo:

Dlouhodobý záměr, přeložka silnice I/14 Jablonec nad Nisou – Nová Ves nad Nisou – Smržovka – Tanvald (budoucí peáž se silnicí I/10) řeší obchvat Jablonce nad Nisou a dalších obcí silnicí I. třídy. Smyslem dopravních investic do silnic I. třídy není preferovat průtah obcemi.

Obchvatovou trasou nebude dotčena zástavba pro bydlení v obcích podél trasy. Ochrana rekreačních objektů bude řešena technickými opatřeními. Zda bude trasa realizována, může doporučit pouze závěr procesu EIA.

Nesouhlas se záměrem koridoru D07 vyjadřovaný prostřednictvím petic a občanských sdružení je zcela logicky opírá o ochranu přírody a krajiny a kvalitu bydlení. Na druhou stranu je třeba zvážit veřejný zájem kvalitní dopravní sítě silnic I. třídy, které slouží zejména pro dálkovou dopravu a odvedení této, již nyní v území existující, dálkové dopravy z center měst. Vzhledem k velké koncentraci obyvatel v centrech měst a obcí je zátěží (hlukové, emisní apod.), vyplývající z dopravy, vystaveno velké množství obyvatel. Území, kterým stávající silnice I/14 prochází je v podstatě souvislé zastavěné území. Proto nelze dopravu řešit jednoduchým obchvatem, ale je navrhována nová komunikace. Včasná územní ochrana pro tento záměr současně umožní v budoucnu realizaci záměru s menšími dopady na obyvatelstvo, na životní prostředí i ekonomiku.

#### **Připomínka č. 14:**

**Podal:** XXXX

**Č.j.** KULK 66359/2011

#### **Připomínka:**

Nesouhlasím se zařazením novostavby silnice I. třídy vedoucí přes Novou Ves nad Nisou do Smržovky do Zásad územního rozvoje Libereckého kraje. Nesouhlasím s výstavbou zmíněné komunikace, protože tato stavba rozdělí obec na dvě části a značně ztíží pohyb lidí v krajině i prostupnost krajiny pro zvěř. Opravdu se mi nechce číhat na kraji silnice na vhodný okamžik, kdy budu moci překlusat těch několik metrů asfaltu jen abych mohl pokračovat ve výletu např. na rozhlednu. Dále se znemožní provoz vleku v naší obci. Ten je vhodný zejména pro začátečníky a mírně pokročilé lyžaře z čehož je jasné, že jej nejvíce využívají nejen děti z obce, ale i z blízkého okolí. Dalším důvodem mého nesouhlasu je zvýšení hlukové zátěže, která se vzhledem k morfologii zdejší krajiny neodstraní ani instalací protihlukových bariér. Silnice vede celou dobu údolím, kde se bude hluk neustále odrážet od úbočí. Zároveň je zde mnoho pramenišť a proto i větší vlhkost vzduchu a jsou zde poměrně často mlhy, v nichž se budou následně zdržovat exhalace z projíždějících aut a tudíž se zde značně zhorší kvalita ovzduší. Již nyní se zastupitelé obce poměrně často zabývají smogem vzniklým v topné sezóně. Myslím si také, že další kilometry čtvereční asfaltu jen uberou z již nyní skrovných prostředků na údržbu cest. Bylo by lepší zamýšlené prostředky pro výstavbu věnovat opravám a rozšíření (zvýšení kapacity) stávajících komunikací.

Argument, že se odlehčí jiným komunikacím je poněkud lichý. I z jiných lokalit je známo, že v okamžiku dokončení nové silnice se sice na ni převede značná část dopravy, ale na původní komunikaci se časem intenzita dopravy opět postupně zvyšuje. Nepominutelným argumentem je i to, že oblast Nové Vsi nad Nisou je rekreační oblastí, kde lidé vyhledávají klid a nyní sem chcete dovést hlučnou a exhalacemi doprovázenou dopravu. Nechte krajinu, kde je klid a čas od času i ticho, na pokoji, ať mají lidé ještě možnost uniknout z hluku měst a odpočívat v klidu a pokoji.

Doufám, že záměr postavit silnici přes Novou Ves nad Nisou bude přehodnocen, zrušen a klid krajiny zůstane zachován. Zas tolik klidných lokalit v Republice nemáme a proto si jich vážme.

#### **Vypořádání:**

Podatel připomínky nesouhlasí s návrhem trasování silnice I. třídy přes správní území obce Nová Ves nad Nisou. Zdůvodňuje to zejména rozdělením obce na dvě části, ztížením pohybu lidí v krajině, snížením prostupnosti krajiny pro zvěř, znemožněním provozu vleku v obci, zvýšením hlukové zátěže, snížením kvality ovzduší.

V ZÚR LK je navržen koridor D07 silnice I. třídy, úsek Jablonec nad Nisou – Smržovka – Tanvald. Jedná se o veřejně prospěšnou stavbu nadregionálního významu, která je dle § 2 odst. 1 písm. l) zákona č. 183/2006 o územním plánování a stavebním řádu stavbou pro veřejnou infrastrukturu, určená k rozvoji nebo ochraně území obce, kraje nebo státu. Důvodem pro vymezení je zejména zvýhodnění propojení obsluhovaného území na koridory silnic mezinárodního významu R35, I/35, R10 a zvýhodnění spojení směrem na Polsko, zlepšení dopravních vazeb v rámci rozvojové oblasti ROB1 Liberec, zlepšení dopravní přístupnosti specifických oblastí SOB5 Jizerské hory a SOB6 západní

Krkonoše a odstranění problematických úseků při průchodu zastavěným územím. (viz. *odůvodnění kapitola D.1*).

Nesouhlas se záměrem koridoru D07 často opírá o ochranu přírody a krajiny a kvalitu bydlení. Na druhou stranu je třeba zvážit veřejný zájem kvalitní dopravní sítě silnic I. třídy, které slouží zejména pro dálkovou dopravu a odvedení této dálkové dopravy z center měst. Vzhledem k velké koncentraci obyvatel v centrech měst a obcí je zátěží (hlukové, emisní apod.) vyplývající z dopravy vystaveno velké množství obyvatel. Území, kterým stávající silnice I/14 prochází je v podstatě souvislé zastavěné území. Proto nelze toto řešit jednoduchým obchvatem, ale je navrhována nová komunikace. Včasná územní ochrana pro tento záměr současně umožní v budoucnu realizaci záměru s menšími dopady na obyvatelstvo, na životní prostředí i ekonomiku.

Z hlediska koncepce dopravy k dálnicím a silnicím I. třídy je příslušným orgánem státní správy Ministerstvo dopravy, které tento záměr zahrnuje do Kategorizace dálnic a silnic I. třídy do roku 2040. V případě, že Ministerstvo dopravy vyhodnotí návrh koridoru silnice I. třídy z Jablonce nad Nisou přes Smržovku do Tanvaldu jako nadbytečný, bude tato skutečnost jako údaj o území poskytnut do Územně analytických podkladů Libereckého kraje a koridor následně vypuštěn v aktualizaci ZÚR LK.

Ministerstvo dopravy k námitkám a připomínkám týkajícím se koridoru D07 a zejména Nové Vsi nad Nisou uvedlo:

„Dlouhodobý záměr, přeložka silnice I/14 Jablonec nad Nisou – Nová Ves nad Nisou – Smržovka – Tanvald (budoucí peáž se silnicí I/10) řeší obchvat Jablonce nad Nisou a dalších obcí silnicí I. třídy. Smyslem dopravních investic do silnic I. třídy není preferovat průtah obcemi.

Obchvatovou trasou nebude dotčena zástavba pro bydlení v obcích podél trasy. Ochrana rekreačních objektů bude řešena technickými opatřeními. Zda bude trasa realizována, může doporučit pouze závěr procesu EIA.“

Je nutné zvážit všechna hlediska, přínosy i negativa navrhované silnice a hledat takové řešení, které bude mít minimální dopady na své okolí a na rozvoj města. V této podrobnosti je schopen pracovat pouze územní plán, nikoli zásady územního rozvoje, které v souladu s § 36 odst. 1 stavebního zákona stanoví zejména základní požadavky na účelné a hospodárné uspořádání území kraje, vymezí plochy nebo koridory nadmístního významu a stanoví požadavky na jejich využití.

### **Věcně shodná připomínka č. 15, 20, 21, 22, 23, 29, 53, 131:**

**Podal a č.j.:** XXXX

#### **Připomínka:**

Podatelé nesouhlasí s umístěním silnice I/14 do území Dolní Smržovky. Jako důvody znehodnocení pozemků, jimiž jsou vlastníky, znemožnění nové výstavby na vlastním pozemku, narušení krásného a klidného místa, hlučnosti, prašnosti, zásahu do zastavěné obydlené části Dolní Smržovky (obytnou zónu).

Podatelé též požadují vést koridor mimo stávající zástavbu v lokalitě Dolní Smržovka a také upozornili na zdroj pitné vody.

#### **Vypořádání:**

V ZÚR LK je navržen koridor D07 silnice I. třídy, úsek Jablonec nad Nisou – Smržovka – Tanvald. Jedná se o veřejně prospěšnou stavbu. Důvodem pro vymezení je zejména zvýhodnění propojení obsluhovaného území na koridory silnic mezinárodního významu R35, I/35, R10 a zvýhodnění spojení směrem na Polsko, zlepšení dopravních vazeb v rámci rozvojové oblasti ROB1 Liberec, zlepšení dopravní přístupnosti specifických oblastí SOB5 Jizerské hory a SOB6 západní Krkonoše a odstranění problematických úseků při průchodu zastavěným územím. (viz. *odůvodnění kapitola D.1*).

Nesouhlas se záměrem koridoru D07 je zcela logicky opírá o ochranu přírody a krajiny a kvalitu bydlení. Na druhou stranu je třeba zvážit veřejný zájem kvalitní dopravní sítě silnic I. třídy, které slouží zejména pro dálkovou dopravu a odvedení této dálkové dopravy z center měst. Vzhledem k velké koncentraci obyvatel v centrech měst je zátěží (hlukové, emisní apod.) vyplývající z dopravy vystaveno velké množství obyvatel. Území, kterým stávající silnice I/14 prochází je v podstatě souvislé zastavěné území. Proto nelze toto řešit jednoduchým obchvatem, ale je navrhována nová komunikace.

Ministerstvo dopravy k námitkám a připomínkám týkajícím se koridoru D07 uvedlo následující:



„Dlouhodobý záměr, přeložka silnice I/14 Jablonec nad Nisou – Nová Ves nad Nisou – Smržovka – Tanvald (budoucí peáž se silnicí I/10) řeší obchvat Jablonce nad Nisou a dalších obcí silnicí I. třídy. Smyslem dopravních investic do silnic I. třídy není preferovat průtah obcemi.

Obchvatovou trasou nebude dotčena zástavba pro bydlení v obcích podél trasy. Ochrana rekreačních objektů bude řešena technickými opatřeními. Zda bude trasa realizována, může doporučit pouze závěr procesu EIA.“

Dopravní infrastruktura může vždy negativně ovlivnit jak životní prostředí tak obyvatelstvo v lokalitě kde je navrhována nová komunikace. Je nutné zvážit všechna hlediska, přínosy i negativa navrhované silnice a hledat takové řešení, které bude mít minimální dopady na své okolí a na rozvoj města. V této podobnosti je schopen pracovat pouze územní plán, nikoli zásady územního rozvoje, které v souladu s § 36 odst. 1 stavebního zákona stanoví zejména základní požadavky na účelné a hospodárné uspořádání území kraje, vymezí plochy nebo koridory nadmístního významu a stanoví požadavky na jejich využití. ZÚR LK vymezují koridor v rámci kterého bude v územních plánech vyhledáno konkrétní vedení trasy s ohledem na limity území, předpokládaný rozvoj obce, stávající zástavbu a v souladu s požadavky dotčených orgánů.

K určitému omezení vlastníků dotčených pozemků může dojít. Vzhledem k tomu, že se jedná o veřejně prospěšnou stavbu, je toto omezení v souladu platnou legislativou. V rámci přípravy realizace stavby bude s vlastníky jednáno a dohadovány kompenzace.

### **Připomínka č. 16:**

**Podal:** XXXX

**Č.j.** KULK 66806/2011

#### **Připomínka:**

**K návrhu umístění Koridoru E13A, vedení VVN, 110kV, Dalešice - Malá Skála - Skuhrov - Železný Brod - str. 86.**

- Jsem majitelem pozemků v katastrálním území obce Skuhrov, přes něž či v jejichž těsné blízkosti je navrhováno vedení výše zmíněného koridoru. (Pro upřesnění přikládám výpis z katastru nemovitostí - příloha č. 1).
- Rád bych poukázal na skutečnost, že se na výše uvedených pozemcích (na základě rodinné tradice) věnuji ekologickému zemědělství (pěstování zeleniny a ovoce s certifikátem BIO a se značkou Regionální produkt Český ráj). Obecnímu úřadu obce Skuhrov jsem již v písemné formě předložil svůj záměr rozvoje hospodářství, který počítá s výstavbou **hospodářských budov** potřebných pro další rozvoj statku TRPOLA.
- V dané věci v současné době dochází k projednávání nového územního plánu, kde jsem požádal o vymezení plochy, na pozemku k.č. 1839/1 v obci Skuhrov, k zástavbě pro stavební účely statku TRPOLA. Dle mých informací, schválení našeho záměru vázne na zvažování daného koridoru E13A VVN!
- Navrhuji též zhodnotit soulad záměru E13A s jinými částmi „Zásad“, např. str. 55 (tuto připomínku uvádím pouze jako jednu z vícero a věřím, že bude možné ji prodiskutovat při projednání, jehož bych se rád osobně zúčastnil):

*Úkoly pro územní plánování:*

*a) Vytvářet územní podmínky pro zabezpečení ochrany a péče o přírodní hodnoty území upřednostňováním šetrných forem využívání území v souladu se zájmy ochrany přírody a krajiny. Dle principů udržitelného rozvoje navrhovat obnovu a zvyšování zastoupení přírodních složek v narušených územních částech.*

*b) Dbát na zachování přírodních a přírodě blízkých biotopů a respektovat lokality zvláště chráněných rostlin a živočichů v území.*

Domnívám se též např., že sloupy vysokého napětí by krom zásahu funkčního znamenaly též zásah estetický, který by téměř panenské krajíně přírodního parku Maloskalsko jen přamálo prospěl.

#### **Vypořádání:**



V ZÚR LK je navržen koridor E13A – vedení VVN 110 kV, úsek odbočení ze stávajícího vedení do TR Železný Brod, který zasahuje na území obcí Dalešice, Malá Skála, Skuhrov a Železný Brod. Koridor prochází západně a jihozápadně od zastavěného území obce Skuhrov. Jedná se o veřejně prospěšnou stavbu, tedy stavbu pro veřejnou infrastrukturu určenou k rozvoji nebo ochraně území obce, kraje nebo státu. Důvodem vymezení je zvýšení kvality dodávky elektrické energie do severozápadní části rozvojové oblasti ROB4 Semily – Železný Brod (viz odůvodnění kapitola D.2).

Ve vazbě na územní plán je patrné, že koridor částečně zasahuje zastavěné území v blízkosti zemědělského areálu a také plochy určené k bydlení, které byly vymezeny změnou č.1 ÚPNSÚ Skuhrov. (Poznámka: V současné době Skuhrov požívá nového územního plánu).

V ZÚR LK v úvodu kapitoly D je uvedeno, že „Koridorem nadmístního významu se rozumí plocha vymezená pro umístění vedení dopravní a technické infrastruktury nebo opatření nestavební povahy, ve které nesmí být umístovány a povolovány takové stavby a činnosti, které by bránily navrženému budoucímu využití. Vymezení šířky koridorů dopravní a technické infrastruktury pro potřeby ZÚR LK se odvozuje z normových šířkových profilů tras nutných pro provoz a užívání, včetně jejich příslušných ochranných pásem, ve kterých ovlivňují využitelnost dotčených území. Šířky koridorů se lokálně zvyšují v přímé souvislosti s mírou současné neujasněnosti polohy trasy dopravní nebo technické infrastruktury uvnitř koridorů.“ V ZÚR LK se tedy nejedná o vymezení trasy, jak je uvedeno v připomínce, ale koridor pro umístění elektrického vedení.

V zásadě Z32 (kapitola energetika) je stanoven úkol pro územní plánování „Koordinovat, územně zpřesňovat a stabilizovat vedení koridorů v ÚPD dotčených obcí ve vzájemných návaznostech.“ Dále jsou v téže zásadě uvedena kritéria a podmínky pro rozhodování, kde je požadováno respektovat přírodní, kulturní a civilizační hodnoty.

Z výše uvedeného plyne, že obec v územním plánu v rámci širokého koridoru vymezeného v ZÚR LK v územním plánu vyhledá vhodný koridor (trasu) pro el. vedení VVN 110 kV s ohledem na konkrétní podmínky a limity v území v obci. Toto platí pro všechny koridory vedení VVN 110 kV, které ZÚR LK vymezují.

Námítku vztahující se k umístění koridoru E13A, vedení VVN 110kV podala také obec Skuhrov.

K námitce obce Skuhrov uplatnilo Ministerstvo průmyslu a obchodu jako dotčený orgán následující stanovisko: „Námítce lze vyhovět dílčí úpravou koridoru nebo pak alespoň trasy při územním plánování, příp. územním řízení, bude-li to technicky možné“.

K připomínce **XXXX** uplatnilo Ministerstvo průmyslu a obchodu jako dotčený orgán následující stanovisko: „Připomínku lze zohlednit dílčí úpravou koridoru, bude-li to technicky možné, příp. trasy při územním plánování. Samotné zemědělské produkci pak existence vedení nebrání, pouze je výškově limitována (porosty do 3 m výšky)“.

Na základě námítky obce Skuhrov bude koridor E13A – vedení VVN 110 kV, úsek odbočení ze stávajícího vedení do TR Železný Brod v blízkosti zemědělského areálu vymezen dále od zastavěného území. Obec si poté v rámci širokého koridoru vymezeného v ZÚR LK vyhledá v územním plánu vhodný koridor (trasu) pro vedení VVN 110 kV s ohledem na konkrétní podmínky území, limity využití území, předpokládaný rozvoj obce a podmínkami dotčených orgánů.

Záměr rozvoje hospodářství, který počítá s výstavbou hospodářských budov, není tímto koridorem omezen. Je ovšem potřeba koordinovat všechny záměry v rámci územního plánu obce Skuhrov.

**Druhá část připomínky** navrhuje zhodnotit soulad s jinými částmi ZÚR LK např. str. 55

*Úkoly pro územní plánování:*

- a) *Vytvářet územní podmínky pro zabezpečení ochrany a péče o přírodní hodnoty území upřednostňováním šetrných forem využívání území v souladu se zájmy ochrany přírody a krajiny. Dle principů udržitelného rozvoje navrhopat obnovu a zvyšování zastoupení přírodních složek v narušených územních částech.*
- b) *Dbát na zachování přírodních a přírodě blízkých biotopů a respektovat lokality zvláště chráněných rostlin a živočichů v území.*

Domnívám se též např., že sloupky vysokého napětí by krom zásahu funkčního znamenaly též zásah estetický, který by téměř panenské krajině přírodního parku Maloskalsko jen pramálo prospěl.

**Vypořádání:**

Nejprve je nutno uvést, že cílem územního plánování je vytvářet předpoklady pro výstavbu a pro udržitelný rozvoj území, spočívající ve vyváženém vztahu podmínek pro životní prostředí, pro hospodářský rozvoj a pro soudržnost obyvatel území, který uspokojuje potřeby současné generace, aniž by ohrožoval podmínky života generací budoucích. (§ 18 odst.1 stavebního zákona). Dále územním plánováním dochází ke koordinaci veřejných a soukromých záměrů změn v území, výstavby a jiné činnosti ovlivňující rozvoj území. (§ 18 odst. 3 stavebního zákona)

Záměr el. vedení VVN 110, úsek odbočení ze stávajícího vedení do TR Železný Brod je veřejně prospěšnou stavbou. Důvodem vymezení je zvýšení kvality dodávky elektrické energie do severozápadní části rozvojové oblasti ROB4 Semily – Železný Brod. Kvalitní dopravní a technická infrastruktura je základním předpokladem pro rozvoj území. Je třeba tedy hledat na všech úrovních vhodné řešení, které umožní rozvoj území a zároveň zachová přírodní hodnoty.

Vzhledem k rozložení el. soustavy na území Libereckého kraje (el. vedení 110 kV Bezděčín – Velké Hamry, rozvodna Bezděčín), se zkvalitnění připojení Železnobrodská jeví jako nejvhodnější. Neopomenutelnými faktory při trasování vedení VVN jsou v tomto případě délka elektrického vedení, blízkost rozvodny i respektování chráněných území s dodržením minimalizace zásahu do přírodního parku.

Z hlediska krajského měřítko byly zohledněny přírodní, civilizační i kulturní hodnoty a navržená varianta byla zanesena do návrhu ZÚR LK. V rámci území obce je úkolem projektanta územního plánu najít vhodné vedení koridoru s ohledem na konkrétní podmínky území.

### **Věcně shodná připomínka č. 17, 33, 34:**

**Podal, č.j. :** XXXX, KULK 66793/2011

XXXX, KULK 67094/2011

petice občanů proti návrhu výstavby přeložky státní silnice I/14 resp. I/10 v úseku Smržovka Bílý mlýn – Tanvald (XXXX) KULK 67094/2011

### **Připomínka:**

**Vznáším námitku k části Zásad, část Doprava, vedení přeložky státní silnice I/14 potažmo I/10 v úseku Smržovka Bílý mlýn – Tanvald do nové trasy.**

Navržená přeložka do nové stopy cca 200 m souběžně s existující silnicí I/14 (v roce 2010 -2011 kompletně rekonstruované z prostředků státu a EU) je nesmyslná z následujících důvodů:

- dojde k demolici několika rodinných domů v dotčené trase
- bude mít negativní dopad na životní a přírodní prostředí v navrhované trase
- dojde ke zhoršení podmínek života a bydlení obyvatel
- nebudou dodrženy ochranná pásma komunikace k dotčeným objektům pro bydlení a jejím pozemkům
- dojde k narušení zdrojů spodní vody (studny) k nemovitostem v přilehlém prostoru
- dojde k překročení přípustné hladiny hluku a k překročení emisí z důvodu přivedení další dopravní zátěže do budoucí komunikace (očekávaný nárůst z cca 6 000 jednotkových vozidel na 11 600 – viz údaje celostátního sčítání ŘSD ČR) na téměř dvojnásobnou hodnotu do konfigurace stísněného údolí tvořeného Smržovským potokem a Kamenicí
- návrh souběžné vedení silnice se stávající kompletně rekonstruovanou silnicí I/14 je značně ekonomicky neefektivní a vykazuje plýtvání veřejných finančních zdrojů a to jak ze státního rozpočtu a z Evropských fondů
- upozorňuji na povinnost nutného zajištění trvalé udržitelnosti projektu rekonstrukce stávající silnice I/14 financovaného z Evropských fondů; při podání žádosti projektu EU Rekonstrukce státní silnice I/14 nebylo v žádosti uvedeno, že v budoucnu dojde k souběžnému a duplicitnímu řešení nové silnice, z toho důvodu hrozí vrácení alikvotní části dotace
- s vedením trasy navržené přeložky se nebylo a ani v současné době nelze se detailně seznámit; na MÚ Smržovka nejsou k dispozici pro občany žádné odpovídající podklady k tzv.“variantám A i B a tzv. údolnicová varianta“;
- s občany dotčených domů a pozemků nikdy nebyla vedena kvalifikovaná diskuze
- na petici občanů z 19.1.2004 k nesouhlasu s uvedeným záměrem, zaslanou tehdejšímu hejtmanovi XXXX nebylo reagováno přiměřeně vypovídajícím způsobem a ani nikdy nebyla akceptována nabídka občanů dotčeného území na oboustrannou konzultaci, k detailnějšímu vysvětlení či pochopení oprávněných zájmů obyvatel.

**Vypořádání:**

Podatel připomínky nesouhlasí s návrhem trasování silnice I. třídy v úseku Smržovka Bílý Mlýn – Tanvald do nové trasy. Zdůvodňuje to zejména negativním dopadem na životní prostředí, zhoršením podmínek pro bydlení, souběh s existující silnicí I/14, demolice rodinných domů, narušení zdrojů spodní vody, překročení přípustné hladiny hluku a dále, že se vedením trasy nemohli detailně seznámit.

V ZÚR LK je navržen koridor D07 silnice I. třídy, úsek Jablonec nad Nisou – Smržovka – Tanvald. Jedná se o veřejně prospěšnou stavbu nadregionálního významu, která je dle § 2 odst. 1 písm. l) zákona č. 183/2006 o územním plánování a stavebním řádu stavbou pro veřejnou infrastrukturu, určená k rozvoji nebo ochraně území obce, kraje nebo státu. Důvodem pro vymezení je zejména zvýhodnění propojení obsluhovaného území na koridory silnic mezinárodního významu R35, I/35, R10 a zvýhodnění spojení směrem na Polsko, zlepšení dopravních vazeb v rámci rozvojové oblasti ROB1 Liberec, zlepšení dopravní přístupnosti specifických oblastí SOB5 Jizerské hory a SOB6 západní Krkonoše a odstranění problematických úseků při průchodu zastavěným územím. (*viz. odůvodnění kapitola D.1*).

Z hlediska koncepce dopravy k dálnicím a silnicím I. třídy je příslušným orgánem státní správy Ministerstvo dopravy, které tento záměr zahrnuje do Kategorizace dálnic a silnic I. třídy do roku 2040. V případě, že Ministerstvo dopravy vyhodnotí návrh koridoru silnice I. třídy z Jablonce nad Nisou přes Smržovku do Tanvaldu jako nadbytečný a přikloní se k tzv. nulové variantě, bude tato skutečnost jako údaj o území poskytnut do Územně analytických podkladů Libereckého kraje a koridor následně vypuštěn v aktualizaci ZÚR LK.

Nesouhlas se záměrem koridoru D07 je často opíráno o ochranu přírody a krajiny a kvalitu bydlení. Na druhou stranu je třeba zvážit veřejný zájem kvalitní dopravní sítě silnic I. třídy, které slouží zejména pro dálkovou dopravu a odvedení této dálkové dopravy z center měst. Vzhledem k velké koncentraci obyvatel v centrech měst a obcí je zátěží (hlukové, emisní apod.) vyplývající z dopravy vystaveno velké množství obyvatel. Území, kterým stávající silnice I/14 prochází je v podstatě souvislé zastavěné území. Proto nelze toto řešit jednoduchým obchvatem, ale je navrhována nová komunikace. Včasná územní ochrana pro tento záměr současně umožní v budoucnu realizaci záměru s menšími dopady na obyvatelstvo, na životní prostředí i ekonomiku.

Ministerstvo dopravy k námitkám a připomínkám týkajícím se koridoru D07 a zejména Nové Vsi nad Nisou uvedlo:

Dlouhodobý záměr, přeložka silnice I/14 Jablonec nad Nisou – Nová Ves nad Nisou – Smržovka – Tanvald (budoucí peáž se silnicí I/10) řeší obchvat Jablonce nad Nisou a dalších obcí silnicí I. třídy. Smyslem dopravních investic do silnic I. třídy není preferovat průtah obcemi.

Obchvatovou trasou nebude dotčena zástavba pro bydlení v obcích podél trasy. Ochrana rekreačních objektů bude řešena technickými opatřeními. Zda bude trasa realizována, může doporučit pouze závěr procesu EIA.

Je nutné zvážit všechna hlediska, přínosy i negativa navrhované silnice a hledat takové řešení, které bude mít minimální dopady na své okolí a na rozvoj města. V této podrobnosti je schopen pracovat pouze územní plán, nikoli zásady územního rozvoje, které v souladu s § 36 odst. 1 stavebního zákona stanoví zejména základní požadavky na účelné a hospodárné uspořádání území kraje, vymezí plochy nebo koridory nadmístního významu a stanoví požadavky na jejich využití. Úkolem územních plánů je v rámci koridoru vymezeném v ZÚR LK vyhledat vhodné vedení zpřesněného koridoru, či trasy s ohledem na limity využití území, stávající zástavbu, rozvoj obce a v souladu s požadavky dotčených orgánů. Konkrétní (detailní) trasa není na úrovni ZÚR LK známa.

V případě realizace silnice I. třídy navrhované v ZÚR LK, bude stávající silnice I/14 přeřazena do silnic nižší kategorie, nebude tedy souběh dvou silnic I. třídy.

**Připomínka č. 19:**

Podal: XXXX (Mladá Boleslav)

Č.j. KULK 66802/2011

**Připomínka:**

### 1. Zásadní připomínka proti návrhu Zásad územního rozvoje Libereckého kraje a ke Koncepti Územního plánu města Jablonec / Nisou.

K projednávanému návrhu Zásad územního rozvoje Libereckého kraje ( a v návaznosti i na koncepti územního plánu města Jablonec/N. ) podávám **zásadní připomínku** týkající se silniční sítě tohoto území. Toto téma je předmětem řady studií, návrhů a koncepcí , které bohužel nerespektují skutečnost, že od zpracování prvních koncepcí a studií došlo ke zcela zásadním změnám politických a společenských poměrů a následně i ke koncepčním změnám dopravně- technologickým. Dlouhá léta byla jedním z hlavních politických a technických problémů tohoto území vysoká dopravní zátěž silnice I/14 využívaná turisty a sportovci z NDR při cestě do Jizerských hor a Krkonoš: ( jedné z mála politicky přístupných destinací). Tehdejší dopravní zátěž byla technicky a zejména politicky nepřijatelná a tomu odpovídalo i nově navrhované řešení silničních komunikací. Zásadní politické změny v Evropě v roce 1989 měly však i zásadní dopady do zatížení a řešení sítě dopravních komunikací.

Konkrétně na území Libereckého kraje došlo ke snížení předpokládaného zatížení silnice I/14 a I/35. Po provedení oprav a úprav těchto silnic v úseku Liberec – Jablonec/N – Tanvald by mohly dostačovat k obsluze tohoto území.

Není žádný ekonomicky obhajitelný důvod k výstavbě nového obchvatu města Jablonce /N přes území obce Nová Ves/N. Dopravní zabezpečení Jizerských hor je možné s vyšším využitím stávajících komunikací a menší investiční náročností než řešení navrhované v Zásadách územního rozvoje Libereckého kraje.

### 2. Poznámky k vedení trasy silnice I/10

V návrhu Zásad územního rozvoje Libereckého kraje je znovu otevřena otázka trasy Silnice I/10 . Návrh na vedení trasy po silnici R 35 (Turnov – Boskovice – Rychnov ) a dále pak po silnici 65 do Jablonce /N. a následně po silnici I/14 do Tanvaldu nemohl být myšlen vážně – pokud nebyl záměr navrhovatele nalézt podporu pro výstavbu silničního obchvatu města Jablonec/N.

V současné době probíhají postupně práce na opravách a vylepšování stávající trasy Silnice I/10 Turnov – Železný Brod - Tanvald a nevidím žádný rozumný důvod pro její přeložku.

### 3. Silnice I/35 v úseku Jičín – Turnov

Návrh Zásad územního rozvoje Libereckého kraje neřeší jednoznačně trasu této silnice i když její rychlá výstavba je nutná nejen z hlediska dopravního, ale především z důvodu ochrany přírody

Z dopravního hlediska je nejlepší stávající trasa i když její zabezpečení si možná vyžádá vyšší investiční náklady. Zkušenosti ze Švýcarska , Rakouska i dalších států však prokazují, že je to řešení optimální a perspektivní, které nakonec prokáže že je to řešení i dlouhodobě neekonomičtější.

### Vypořádání k bodu 1:

Podatel připomínky nesouhlasí s návrhem koridoru D07 silnice I. třídy, úsek Jablonec nad Nisou – Smržovka – Tanvald. Návrh této silnice považuje za zastaralý a nepotřebný.

V Zásadách územního rozvoje Libereckého kraje (dále jen ZÚR LK) je navržen koridor D07 silnice I. třídy, úsek Jablonec nad Nisou – Smržovka – Tanvald. Jedná se o veřejně prospěšnou stavbu nadregionálního významu, která je dle § 2 odst. 1 písm. l) zákona č 183/2006 o územním plánování a stavebním řádu stavbou pro veřejnou infrastrukturu, určená k rozvoji nebo ochraně území obce, kraje nebo státu. Důvodem pro vymezení je zejména zvýhodnění propojení obsluhovaného území na koridory silnic mezinárodního významu R35, I/35, R10 a zvýhodnění spojení směrem na Polsko, zlepšení dopravních vazeb v rámci rozvojové oblasti ROB1 Liberec, zlepšení dopravní přístupnosti specifických oblastí SOB5 Jizerské hory a SOB6 západní Krkonoše a odstranění problematických úseků při průchodu zastavěným územím. (viz. *odůvodnění kapitola D.1*).

Z hlediska koncepce dopravy k dálnicím a silnicím I. třídy je příslušným orgánem státní správy Ministerstvo dopravy, které tento záměr zahrnuje do Kategorizace dálnic a silnic I. třídy do roku 2040 schválené Ministerstvem dopravy v roce 2010. V případě, že Ministerstvo dopravy vyhodnotí návrh koridoru silnice I. třídy z Jablonce nad Nisou přes Smržovku do Tanvaldu jako nadbytečný, bude tato skutečnost jako údaj o území poskytnut do Územně analytických podkladů Libereckého kraje a koridor následně vypuštěn v aktualizaci ZÚR LK.

Ministerstvo dopravy k námitkám a připomínkám týkajících se koridoru D07 a zejména Nové Vsi nad Nisou uvedlo:

Dlouhodobý záměr, přeložka silnice I/14 Jablonec nad Nisou – Nová Ves nad Nisou – Smržovka – Tanvald (budoucí peáž se silnicí I/10) řeší obchvat Jablonce nad Nisou a dalších obcí silnicí I. třídy. Smyslem dopravních investic do silnic I. třídy není preferovat průtah obcemi.

Obchvatovou trasou nebude dotčena zástavba pro bydlení v obcích podél trasy. Ochrana rekreačních objektů bude řešena technickými opatřeními. Zda bude trasa realizována, může doporučit pouze závěr procesu EIA.

#### **Vypořádání k bodu 2:**

Podatel připomínky uvádí, že nezná rozumné důvody k přeložení silnice I/10 (Turnov – Železný Brod – Tanvald) do úseku Jablonec nad Nisou – Tanvald.

ZÚR LK neumísťují silnici I/10 do nového koridoru. Silnice I/10 zůstává nadále v úseku Turnov – Železný Brod – Tanvald. Skutečnost, že se v budoucnu uvažuje o přesunu silnice I/10 do úseku R35 Rádelský Mlýn – Rychnov u Jablonce nad Nisou – Jablonec nad Nisou – Smržovka – Tanvald, vyplývá z Kategorizace dálnic a silnic I. třídy do roku 2040 schválené Ministerstvem dopravy v roce 2010. S ohledem na tuto skutečnost je v návrhu ZÚR LK vymezen pouze koridor D07 jako koridor silnice I. třídy, úsek Jablonec nad Nisou – Smržovka – Tanvald. O čísle konkrétní silnice I. třídy v tomto koridoru např. přemístění stávající silnice I/10 dle Kategorizace není definitivně rozhodnuto.

#### **Vypořádání k bodu 3:**

Podatel připomínky se domnívá, že ZÚR LK neřeší jednoznačně trasu silnice I/35 jejíž rychlá výstavba je nutná z hlediska dopravního a především ochrany přírody. Z dopravního hlediska považuje za nejlepší stávající trasu.

V ZÚR LK je navržen koridor územní rezervy D01B – kapacitní silnice S5 (dále jen silnice S5), úsek Turnov – Rovensko pod Troskami – hranice LK a koridor územní rezervy D01C – kapacitní silnice S5, úsek Rádelský mlýn – Semily – hranice LK. Jedná se o dvě ze tří zvažovaných variant, které jsou zahrnuty v Politice územního rozvoje České republiky 2008 (dále jen PÚR ČR 2008). Třetí koridor se nachází na území Středočeského a Královéhradeckého kraje. Koridor kapacitní silnice S5 je vymezen v PÚR ČR 2008 v úseku R10/R35 (Mnichovo Hradiště – Rádelský Mlýn) – Úlibice. Ustanovení § 31, odst. 4 zákona č. 183/2006 o územním plánování a stavebním řádu říká „politika územního rozvoje je závazná pro pořízování a vydávání zásad územního rozvoje, územních plánů, regulačních plánů a pro rozhodování v území“.

Úkoly územního plánování v PÚR ČR 2008 v čl. (80) ukládají v bodě a) krajům v zásadách územního rozvoje upřesnit vymezení ploch a koridorů dopravní infrastruktury, při respektování důvodů vymezení a kritérií a podmínek pro rozhodování. V souladu s tímto bodem lze v ZÚR LK vymezit v rámci velmi širokého koridoru stanoveného v PÚR ČR 2008 jeden i více užších koridorů.

Úkoly územního plánování v PÚR ČR 2008 v čl. (80) ukládají v bodě b) příslušným krajům a obcím zajistit územní ochranu vymezených koridorů a ploch, případně územní rezervou.

ZÚR LK řeší dopravu ve směru na Hradec Králové, tak jak vyplývá z PÚR ČR 2008 a v souladu s dohodami s dotčenými orgány. Rozhodnutí o výsledné variantě přísluší Ministerstvu pro místní rozvoj, Ministerstvu dopravy a Ministerstvu životního prostředí ve spolupráci s dotčenými kraji. V případě, že bude vybrána výsledná varianta, bude možno s ní konkrétněji pracovat v územně plánovací dokumentaci, tedy v následné aktualizaci ZÚR LK.

#### **Připomínka č. 28:**

Podal: XXXX

Č.j. KULK 67091/2011

#### **Připomínka:**

V uvedeném návrhu je uveden v části D1, Silniční doprava, Koridory neregionálního významu textu návrhu koridor D07 - silnice I. třídy, úsek Jablonec nad Nisou - Smržovka – Tanvald, vedoucí přes území obcí Nová Ves a Smržovka. Navrhovaný koridor je trasován mimo dosud hlavní komunikační koridor Jablonec n.N. – Lučany – Smržovka - Tanvald, který vede údolím a který byl v nedávné době rekonstruován s cílem zvýšit kapacitu a bezpečnost silniční dopravy na trase Jablonec n.N. – Tanvald.



Přestože použité měřítko výkresu koridorů nedovoluje detailnější posouzení případného dopadu na stávající zástavbu v obcích Nová Ves a Smržovka, z výkresu je zcela zřejmé, že by došlo v případě realizace úseku D07 v navrhovaném koridoru k výraznému zásahu do krajinného rázu.

Dle mého názoru je stávající komunikace I/14 a na ni navazující komunikace I/10 v úseku Jablonec nad Nisou - Smržovka - Tanvald dostačující pro zajištění dopravního spojení a dopravní obslužnosti v tomto regionu včetně napojení na regiony sousední. To prohlašuji z vlastní zkušenosti, neboť tento úsek často využívám a to včetně období a časů zvýšeného provozu v důsledku turistického ruchu. Proto argument zajištění či zlepšení dopravního spojení nepovažuji za relevantní.

Navrhovaný úsek D07 navíc ani nemůže zvýšit kapacitu koridoru, pokud počítá s následným napojením na stávající komunikaci I/14 za obcí Tanvald směrem na Harrachov a dále do Polska.

Jako nejzásadnější negativní dopad realizace koridoru D07 vidím v nepřipustném narušení krajinného rázu území obcí Nová Ves a Smržovka (např. Jelení kout, Vraní kout), které jsou cenným krajinným prvkem historické zástavby v oblasti Jizerských hor a místem velmi vyhledávaným k rekreaci. Je nemyslitelné, aby přes tyto (a jiné) klidové oblasti vedla komunikace jiná než stávající, která by ve svém důsledku měla zcela opačný efekt a to zejména snížení kvality území, snížení zájmu o rekreaci a následný pokles turistického ruchu.

Prostými slovy se to dá vyjádřit i takto: téměř žádný přínos a užitek a velká napáchaná škoda.

Proto navrhuji úsek D07 v navrhované podobě z návrhu Zásad územního rozvoje Libereckého kraje vypustit a nadále se jím nezabývat.

Vedlejší pozitivní efekt: úspora financí za další neprovádění navazujících studií, rozborů apod.

Riziko přijetí stávajícího návrhu do ZÚR LK: neefektivní čerpání veřejných finančních prostředků a omezení možnosti pořizovat a vydávat územní plány, regulační plány a rozhodovat v území u obcí dotčených navrhovanou variantou koridoru D07 (viz § 36, odst. 5 zákona č. 183/2006 Sb. (stavební zákon)).

#### **Vypořádání:**

Podatel připomínky nesouhlasí s návrhem koridor D07 - silnice I. třídy, úsek Jablonec nad Nisou - Smržovka – Tanvald. Zdůvodňuje to zejména vedením silnice mimo stávající koridor I/14 vedoucí ve směru Jablonec nad Nisou – Lučany – Smržovka – Tanvald, zásahem do krajinného rázu a do lokalit využívaných k rekreaci, nadbytečnost navrhované silnice.

V ZÚR LK je navržen koridor D07 silnice I. třídy, úsek Jablonec nad Nisou – Smržovka – Tanvald. Jedná se o veřejně prospěšnou stavbu nadregionálního významu, která je dle § 2 odst. 1 písm. l) zákona č. 183/2006 o územním plánování a stavebním řádu stavbou pro veřejnou infrastrukturu, určená k rozvoji nebo ochraně území obce, kraje nebo státu. Důvodem pro vymezení je zejména zvýhodnění propojení obsluhovaného území na koridory silnic mezinárodního významu R35, I/35, R10 a zvýhodnění spojení směrem na Polsko, zlepšení dopravních vazeb v rámci rozvojové oblasti ROB1 Liberec, zlepšení dopravní přístupnosti specifických oblastí SOB5 Jizerské hory a SOB6 západní Krkonoše a odstranění problematických úseků při průchodu zastavěným územím. (viz. *odůvodnění kapitola D.1*).

Nesouhlas se záměrem koridoru D07 často opírá o ochranu přírody a krajiny a kvalitu bydlení. Na druhou stranu je třeba zvážit veřejný zájem kvalitní dopravní sítě silnic I. třídy, které slouží zejména pro dálkovou dopravu a odvedení této dálkové dopravy z center měst. Vzhledem k velké koncentraci obyvatel v centrech měst a obcí je zátěži (hlukové, emisní apod.) vyplývající z dopravy vystaveno velké množství obyvatel. Území, kterým stávající silnice I/14 prochází je v podstatě souvislé zastavěné území. Proto nelze toto řešit jednoduchým obchvatem, ale je navrhována nová komunikace. Včasná územní ochrana pro tento záměr současně umožní v budoucnu realizaci záměru s menšími dopady na obyvatelstvo, na životní prostředí i ekonomiku.

Z hlediska koncepce dopravy k dálnicím a silnicím I. třídy je příslušným orgánem státní správy Ministerstvo dopravy, které tento záměr zahrnuje do Kategorizace dálnic a silnic I. třídy do roku 2040. V případě, že Ministerstvo dopravy vyhodnotí návrh koridoru silnice I. třídy z Jablonce nad Nisou přes Smržovku do Tanvaldu jako nadbytečný, bude tato skutečnost jako údaj o území poskytnut do Územně analytických podkladů Libereckého kraje a koridor následně vypuštěn v aktualizaci ZÚR LK.

Ministerstvo dopravy k námitkám a připomínkám týkajícím se koridoru D07 a zejména Nové Vsi nad Nisou uvedlo:

Dlouhodobý záměr, přeložka silnice I/14 Jablonec nad Nisou – Nová Ves nad Nisou – Smržovka – Tanvald (budoucí peáž se silnicí I/10) řeší obchvat Jablonce nad Nisou a dalších obcí silnicí I. třídy. Smyslem dopravních investic do silnic I. třídy není preferovat průtah obcemi.

Obchvatovou trasou nebude dotčena zástavba pro bydlení v obcích podél trasy. Ochrana rekreačních objektů bude řešena technickými opatřeními. Zda bude trasa realizována, může doporučit pouze závěr procesu EIA.

Je nutné zvážit všechna hlediska, přínosy i negativa navrhované silnice a hledat takové řešení, které bude mít minimální dopady na své okolí a na rozvoj města. V této podrobnosti je schopen pracovat pouze územní plán, nikoli zásady územního rozvoje, které v souladu s § 36 odst. 1 stavebního zákona stanoví zejména základní požadavky na účelné a hospodárné uspořádání území kraje, vymezí plochy nebo koridory nadmístního významu a stanoví požadavky na jejich využití.

### **Připomínka č. 37:**

**Podal:** Spolek pro volný čas NOVOVESAN (XXXX- Nová Ves nad Nisou)

**Č.j.** KULK 67537/2011

#### **Připomínka:**

Připomínka se týká dopravní infrastruktury – silniční sítě a silniční dopravy, kde je v KÚP řešen tzv. „Jižní obchvat“ Jablonce nad Nisou, kdy se jedná o trasování silnice 1. třídy v současném označení I/10 a to katastrem města Jablonec nad Nisou dále přes katastr obce Nová Ves nad Nisou směrem na Smržovku.

Náš postoj je zapracovat na již projednávané variantě ve směru od Liberce přes Jablonec nad Nisou a dále na Tanvald s využitím silnice I/14, kde byla v loňském roce provedena její zásadní rekonstrukce a jež je kapacitně schopna pojmout tuto dopravu. Jediným nedořešeným úsekem v propojení Liberce, Jablonce nad Nisou a Tanvaldu je z pohledu územního plánování úsek kolem hráze jablonecké přehrady. Tento úsek již byl diskutován a byla nalezena schůdná tunelová varianta pro všechny zúčastněné strany. Při opravách a výstavbě úseků komunikací, které do tohoto plánu propojení kolem přehrady logicky zapadají, bylo již na tuto variantu myšleno a jsou zde vybudovány přivádějící komunikace a další opatření. (viz kruhové objezdy v blízkosti prodejny LIDL, opravená kruhová křižovatka v Pasekách a následně oprava zmiňované komunikace I/14).

Náš postoj je, že budování i plánování tzv. „Jižního obchvatu“ nepřinese koncepčně žádné zásadní změny v silniční dopravě v Jablonci nad Nisou proti dříve plánované variantě kolem přehrady. Naopak je „Jižní obchvat“ stavbou nepřiměřeně nákladnou ve srovnání s variantou kolem hráze, přičemž konečný výsledek v silniční dopravě bude přibližně stejný.

Z pohledu občanského sdružení působící v dotčené oblasti – Nová Ves nad Nisou, chceme vyjádřit svůj zásadní nesouhlas s Jižní variantou, protože se tím významně zhorší životní podmínky obyvatel, dojde k poškození životního prostředí, významně se naruší přírodní ráz obce i Černostudničního hřebene.

V bezprostřední blízkosti uvažovaného koridoru se nacházejí státem vyhlášené významné krajinné prvky s mnoha ohroženými druhy rostlin a živočichů. Naše občanské sdružení o tyto lokality spolu s veřejností pečuje a nechceme dopustit, aby došlo k jejich poškození, případně zániku. V uvažované lokalitě se také nachází pro naši obec významný sportovní areál – lyžařský vlek, jež by byl touto variantou zásadně znehodnocen.

V posledních letech jsme se jako občanské sdružení intenzivně věnovali navrácení původní podoby dotčené lokality, vysadili jsme zde Alej dětí, instalovali herní prvky pro děti, vyhlásili památný strom a znovuoobnovili starou úvozovou cestu – významnou spojnici Horní Černé Studnice a Nové Vsi nad Nisou. Uvažovaná silnice tuto práci mnoha desítek občanů zmaří, rozdělí opět Novou Ves nad Nisou od Horní Černé Studnice tak, jako tomu bylo za minulého režimu, bez ohledu na vazby mezi těmito sousedními obcemi. Tento občanský trend, kdy dochází k nápravě špatných rozhodnutí z minulých dob, je nejen přirozený, ale i podporovaný mnoha institucemi z naší republiky i zahraničí, které nám v našem úsilí významně pomáhají. Za tyto aktivity jsme byli také oceněni, jako obec, Zelenou stuhou v loňském roce. Rozhodnutí vybudovat v této, pro naši obec, důležité lokalitě novou silnici, považujeme za krok neuvážený.

V dotčené lokalitě v posledních letech vysadily i místní děti své stromy do aleje, starají se o ně a pomáhají vybudovat další zázemí pro jejich bezpečný pobyt venku. Stavba silnice by jejich práci taktéž zničila a do života si ponesou velkou křivdu, zmar a přesvědčení, že je lepší nic pro zkvalitňování života v obci nedělat, neboť může kdykoliv přijít někdo cizí, kdo jejich práci zničí. Jsme přesvědčeni, že občané dotčených lokalit by měli mít zásadní slovo v rozhodovacích procesech týkajících se otázek, jak chtějí žít, v jakém prostředí a snažit se hledat varianty společně, nikoliv direktivou od vzdáleného stolu.

### Vypořádání:

Spolek pro volný čas NOVOVESAN nesouhlasí s návrhem koridor D07 - silnice I. třídy (tzv. jižní varianta) přes obec Nová Ves nad Nisou. Zdůvodňuje to zejména zhoršením životních podmínek obyvatel, poškozením životního prostředí, narušení přírodního rázu obce i Černostudničního hřebene. Stávající dopravní řešení považují za dostatečné. Za nedostatečné považují pouze řešení dopravy v Jablonci nad Nisou a navrhuji jak tuto situaci řešit.

V ZÚR LK je navržen koridor D07 silnice I. třídy, úsek Jablonec nad Nisou – Smržovka – Tanvald. Jedná se o veřejně prospěšnou stavbu nadregionálního významu, která je dle § 2 odst. 1 písm. l) zákona č. 183/2006 o územním plánování a stavebním řádu stavbou pro veřejnou infrastrukturu, určená k rozvoji nebo ochraně území obce, kraje nebo státu. Důvodem pro vymezení je zejména zvýhodnění propojení obsluhovaného území na koridory silnic mezinárodního významu R35, I/35, R10 a zvýhodnění spojení směrem na Polsko, zlepšení dopravních vazeb v rámci rozvojové oblasti ROB1 Liberec, zlepšení dopravní přístupnosti specifických oblastí SOB5 Jizerské hory a SOB6 západní Krkonoše a odstranění problematických úseků při průchodu zastavěným územím. (viz. *odůvodnění kapitola D.1*).

Nesouhlas se záměrem koridoru D07 často opírá o ochranu přírody a krajiny a kvalitu bydlení. Na druhou stranu je třeba zvážit veřejný zájem kvalitní dopravní sítě silnic I. třídy, které slouží zejména pro dálkovou dopravu a odvedení této dálkové dopravy z center měst. Vzhledem k velké koncentraci obyvatel v centrech měst a obcí je zátěži (hlukové, emisní apod.) vyplývající z dopravy vystaveno velké množství obyvatel. Území, kterým stávající silnice I/14 prochází je v podstatě souvislé zastavěné území. Proto nelze toto řešit jednoduchým obchvatem, ale je navrhována nová komunikace. Včasná územní ochrana pro tento záměr současně umožní v budoucnu realizaci záměru s menšími dopady na obyvatelstvo, na životní prostředí i ekonomiku.

Je nutné zvážit všechna hlediska, přínosy i negativa navrhované silnice a hledat takové řešení, které bude mít minimální dopady na své okolí a na rozvoj města. V této podrobnosti je schopen pracovat pouze územní plán, nikoli zásady územního rozvoje, které v souladu s § 36 odst. 1 stavebního zákona stanoví zejména základní požadavky na účelné a hospodárné uspořádání území kraje, vymezí plochy nebo koridory nadmístního významu a stanoví požadavky na jejich využití. Úkolem územních plánů je v rámci koridoru vymezeném v ZÚR LK vyhledat vhodné vedení zprůchodněného koridoru, či trasy s ohledem na limity využití území, stávající zástavbu, rozvoj obce a v souladu s požadavky dotčených orgánů. Konkrétní (detailní) trasa není na úrovni ZÚR LK známa.

Z hlediska koncepce dopravy k dálnicím a silnicím I. třídy je příslušným orgánem státní správy Ministerstvo dopravy, které tento záměr zahrnuje do Kategorizace dálnic a silnic I. třídy do roku 2040. V případě, že Ministerstvo dopravy vyhodnotí návrh koridoru silnice I. třídy z Jablonce nad Nisou přes Smržovku do Tanvaldu jako nadbytečný, bude tato skutečnost jako údaj o území poskytnut do Územně analytických podkladů Libereckého kraje a koridor následně vypuštěn v aktualizaci ZÚR LK.

Ministerstvo dopravy k námitkám a připomínkám týkajícím se koridoru D07 a zejména Nové Vsi nad Nisou uvedlo:

Dlouhodobý záměr, přeložka silnice I/14 Jablonec nad Nisou – Nová Ves nad Nisou – Smržovka – Tanvald (budoucí peáž se silnicí I/10) řeší obchvat Jablonce nad Nisou a dalších obcí silnicí I. třídy. Smyslem dopravních investic do silnic I. třídy není preferovat průtah obcemi.

Obchvatovou trasou nebude dotčena zástavba pro bydlení v obcích podél trasy. Ochrana rekreačních objektů bude řešena technickými opatřeními. Zda bude trasa realizována, může doporučit pouze závěr procesu EIA.

Vedení tranzitní dopravy tzv. „severní tangentou“ podél rekreační oblasti Mšeno ŘSD odmítá jako velmi obtížně technicky realizovatelné, neboť trasa bude muset být vedena v několika tunelech v místech křižovatek s místními komunikacemi. Přitom dopravní provoz ze sil. I/65 by opět skončil v průtahu městem Jablonec nad Nisou.

Řešení dopravní situace v Jablonci nad Nisou navrhované Spolkem pro volný čas NOVOVESAN je nutné projednat s příslušným orgánem státní správy (Ministerstvo dopravy, Ředitelství silnic a dálnic) a Jabloncem nad Nisou. V případě, že výsledkem těchto jednání bude navržena nová varianta vedení komunikace I. třídy, která bude přijata jako koncepční řešení Ministerstvem dopravy - příslušným správním úřadem, bude tento údaj předán poskytovatelem údajů do Územně analytických podkladů Libereckého kraje a následně bude zapracován do ZÚR LK při jejich aktualizaci.

### **Připomínka č. 39, 41, 43, 55, 130:**

Podal, č.j. : **XXXX**

#### **Připomínka**

K části D) , oddíl D.1 Zásady koncepce rozvoje dopravní infrastruktury , část Silniční doprava, vymezení – D01C – kapacitní silnice S5, úsek Rádelský Mlýn – Semily – hranice LK (Úlibice)

K části H) odst. c) návrhu ZÚR LK zařazení území výše označených obcí do územní rezervy vedení kapacitní silnice S5 ( R35) varianty C – superseverní ) v úseku Rádelský mlýn – Semily – hranice LK

#### **K uvedeným částem Návrhu zásad územního rozvoje LK vznášíme tyto připomínky:**

**a)** Zařazením území dotčeného „superseverní“ variantou do územní rezervy se trvale znemožní rozvoj dotčeného území.

**b)** Zastupitelstvo Libereckého kraje rozhodlo na svém zasedání dne 30.3.2010 (usnesení č. 91/10/ZK) o preferenci „severní varianty“ v rámci rozvoje dopravní obslužnosti a spojení Hradec Králové - Liberec, což návrh zásad územního rozvoje LK nerespektuje.

**c)** Návrh zásad územního rozvoje kraje nerespektuje výsledky Studie proveditelnosti a účelnosti R35, vyhotovené společností VALBEK, s.r.o. porovnávající proveditelnost 3 variant. Návrh ZÚR LK zahrnuje do územní rezervy 2 varianty, aniž by do dokumentu zahrnul výsledky posouzení včetně porovnání negativních dopadů a investičních nákladů.

**d)** Návrh ZÚR LK je v části zahrnující území „superseverní varianty“ kapacitní komunikace S5 v rozporu se schválenou politikou územního rozvoje ČR a s cílem územního plánování tak, jak jsou závazně konkretizovány v § 18 zákona 183/2006 Sb.- stavební zákon.

**e)** Varianta „superseverní“ byla odmítnuta dotčenými obcemi v dokumentu „Deklarace starostů“, který byl předán na zasedání zastupitelstva kraje dne 30.3.2010.

**f)** zařazením území dotčeného „superseverní“ variantou do územní rezervy trvale znemožní rozvoj dotčeného území zvláště na pozemcích ve vlastnictví podatelů námítky, což může ohrozit podnikání.

#### **Odůvodnění námítky:**

K námitce a) Návrh ZÚR LK zahrnuje zapracování 2 koridorů navrhované komunikace R35 v úseku Rádelský Mlýn - Úlibice. Tyto koridory by v případě schválení obou variant musely do svých územních plánů převzít dotčená města a obce. Tyto koridory se prakticky stanou stavebními uzávěrami a znemožní tak v daném území výstavbu i další činnosti, které podléhají povolení podle stavebního zákona. V praxi by tak došlo k znemožnění i souvisejících činností a dalšímu zhoršení podmínek ekonomického rozvoje dotčených obcí a měst v celé trase, především na Železnobrodsku, Semilsku a Lomnicku.

K námitce b) Návrh ZÚR LK by měl být v souladu se záměry a preferencemi Libereckého kraje a s předcházejícími usneseními kraje. Zastupitelstvo na svém zasedání dne 30.3.2010 doporučilo Ministerstvu dopravy a dalším ústředním orgánům preferovat dopravní řešení v přímé trase Turnov - Jičín. S tímto usnesením je návrh ZÚR LK ve zcela jednoznačném rozporu.

**K námitce c)** - Pro porovnání variant vedení komunikace R35 v úseku Rádelský Mlýn - Úlibice (v návrhu ZÚR LK uvedená pod označením S5 dle platné Politiky územního rozvoje ČR) byla v roce 2009 vyhotovena Studie proveditelnosti a účelnosti R35 hodnotící všechny 3 navrhované varianty vedení R35. Z této studie jsou evidentní tyto závěry:

- severní varianta je přirozenou variantou řešící stávající neutěšenou dopravní situaci,
- superseverní varianta prochází chráněnými územími (Přírodní park Maloskalsko, území Natura 2000 - Údolí Jizery),
- superseverní varianta vykazuje i nejhorší parametry z hlediska vlivu na obyvatelstvo i z hlediska nepřímých vlivů,
- superseverní varianta je finančně náročná a její realizaci by se nepodařilo zcela vyřešit dopravní problematiku obcí na trase Turnov - Jičín, kde by zůstala značná část dnešní dopravy včetně té nákladní.

Návrh ZÚR LK některé tyto závěry výše uvedené studie nezmiňuje, přestože jsou pro rozhodování podstatné.

**K námitce d)** - Stavební zákon vytyčuje cíle územního plánování, a tím je rozvoj území soustavným a komplexním řešením účelného využití území. Územní plánování ve veřejném zájmu chrání přírodní, kulturní a civilizační hodnoty území. Návrh ZÚR LK zahrnutím územní rezervy superseverní varianty tyto cíle nerespektuje a naopak nepřiměřeně blokuje uvedené území. Dle schválené politiky územního rozvoje je pro koridor komunikace R35 navržena tzv. kapacitní komunikace, tedy komunikace nižšího řádu než je dálnice nebo rychlostní komunikace. Vybudování takové komunikace v navrženém superseverním koridoru postrádá logiku a ekonomické opodstatnění. V předešlých dokumentacích se zde navrhovala vždy komunikace dálničního typu, tedy komunikace značně předimenzovaná.

**K námitce e)** - Text „Deklarace starostů“ je přiložen v příloze. Potvrzený originál má Liberecký kraj již k dispozici.

- f) Nejistota s ohledem na využití pozemků v budoucnu pro zemědělské využití bude znemožňovat další rozvoj a dojde ke ztrátě konkurenceschopnosti.

#### Vypořádání:

V ZÚR LK je navržen koridor územní rezervy D01C – kapacitní silnice S5, úsek Rádelský mlýn – Semily – hranice LK. Jedná se o jednu ze tří zvažovaných variant, které jsou zahrnuty v Politice územního rozvoje České republiky 2008 (dále jen PÚR ČR 2008). Další varianta kapacitní silnice S5 je v ZÚR LK vymezena jako územní rezerva D01B, úsek Ohrazenice – Turnov – Rovensko pod Troskami – hranice LK. Nové úseky třetí varianty kapacitní silnice S5 jsou mimo území Libereckého kraje. Důvodem vymezení silnice vycházející z PÚR ČR je zkvalitnění silničního spojení Hradec Králové – Liberec.

V rámci ZÚR LK jsou uvedeny v Odůvodnění ZÚR LK následující důvody pro tento záměr: zlepšení přístupnosti ROB1 Liberec (OB7 dle PÚR ČR) v rámci celostátních dopravních vztahů, zlepšení dopravních vazeb v rámci rozvojových oblastí ROB3 Turnov a ROB4 Železný Brod – Semily, řeší se problematika připojení Semilsko na vyšší dopravní síť, zkrácení časové dostupnosti do Liberce, snížení negativních dopadů silniční dopravy na zastavěné území.

Koridor kapacitní silnice S5 je vymezen v PÚR ČR 2008 v úseku R10/R35 (Mnichovo Hradiště – Rádelský Mlýn) – Úlibice. Ustanovení § 31, odst. 4 zákona č. 183/2006 o územním plánování a stavebním řádu říká „politika územního rozvoje je závazná pro pořizování a vydávání zásad územního rozvoje, územních plánů, regulačních plánů a pro rozhodování v území“. Je tedy zřejmé, že kapacitní silnice S5 musela být v ZÚR LK řešena.

Varianta, která je předmětem námítky byla do návrhu ZÚR LK přidána po prvním společném jednání na základě projednání stanoviska Ministerstva životního prostředí (dále jen MŽP), které ve stanovisku k prvnímu návrhu ZÚR LK (2007) nesouhlasilo s vymezením silnice v úseku Turnov – Jičín – Úlibice. První návrh ZÚR LK (2007) respektoval PÚR ČR 2006 která vymezovala rychlostní silnici R35 v úseku Turnov – Jičín – Úlibice.

MŽP při jednáních ke stanovisku uplatněném k prvnímu návrhu ZÚR LK (2007) vycházelo z úvah, že na základě schválené PÚR ČR 2008 (schválená 20.7.2009) musí být v ZÚR LK zahrnuty všechny možné varianty řešené v PÚR ČR 2008 a prověřované územní studií, jejíž pořízení PÚR ČR 2008 uložila jako úkol pro ministerstva a jiné ústřední správní úřady (*Územní studií, která zohlední požadavky*



udržitelného rozvoje území, provést výběr koridoru kapacitní silnice s ohledem na území CHKO Český ráj a lokality soustavy Natura 2000 a stanovit požadované podmínky jeho územní ochrany). PÚR ČR 2008 v čl. (114) vymezila koridor kapacitní silnice S5 v úseku R/10/R35 (Mnichovo Hradiště – Rádelský Mlýn) – Úlibice.

Úkoly územního plánování v PÚR ČR 2008 v čl. (80) ukládají v bodě a) krajům v zásadách územního rozvoje upřesnit vymezení ploch a koridorů dopravní infrastruktury, při respektování důvodů vymezení a kritérií a podmínek pro rozhodování. V souladu s tímto bodem lze v ZÚR LK vymezit v rámci velmi širokého koridoru stanoveného v PÚR ČR 2008 jeden i více užších koridorů.

Úkoly územního plánování v PÚR ČR 2008 v čl. (80) ukládají v bodě b) příslušným krajům a obcím zajistit územní ochranu vymezených koridorů a ploch, případně územní rezervou.

Na základě požadavku a následné dohody s MŽP byly v návrhu ZÚR LK zapracovány 2 varianty koridoru kapacitní silnice a to územní rezervou. Podkladem ke zpřesnění koridoru do ZÚR LK byla Studie proveditelnosti a účelnosti silnice R35, kterou zpracovala firma Valbek v roce 2009.

V rámci veřejného projednání byla podána řada námitek a připomínek. Dotčené orgány k nim uplatnily svá stanoviska.

Ministerstvo dopravy k námitkám a připomínkám týkajícím se tzv. superseverního koridoru uvedlo:

MD jednoznačně považuje z předkládaných variant Studie proveditelnosti a účelnosti silnice R35 (Valbek, 2009) za nejvhodnější z hlediska směrového vedení a ekonomické náročnosti severní variantu, která je vymezena v PÚR ČR z roku 2008 jako kapacitní silnice. Superseverní varianta by měla nejnižší dopravní zatížení při zcela extrémních finančních nákladech. Bez možnosti etapizace výstavby je její realizace prakticky vyloučená. MD tuto variantu nikdy nesledovalo.

MŽP k námitkám a připomínkám týkající se kapacitní silnice S5 v obou variantách uvedlo:

Konečný výběr varianty vedení koridoru silnice R35 (S5) je na rozhodnutí Libereckého kraje. MŽP vystupuje v procesu výběru konečné varianty pouze jako dotčený orgán státní správy, tzn. že se vyjadřuje pouze k tomu, zda a za jakých podmínek jsou z hlediska kompetencí MŽP jednotlivé varianty přijatelné a realizovatelné.

Severní varianta vedení koridoru silnice R35 je pro MŽP možná pouze za podmínek důsledného dodržování environmentálních kritérií a požadavků složkových zákonů ochrany životního prostředí. Nad preferencí severní varianty vedení koridoru panuje v současné době shoda Ministerstva dopravy ČR, Ministerstva životního prostředí ČR a Krajského úřadu Libereckého kraje.

K superseverní variantě vedení koridoru silnice R35 obdrželo MŽP zásadní nesouhlas patnácti obcí, které uvádějí, že superseverní varianta koridoru silnice R35 omezí obce nacházející se v blízkosti uvažovaného trasování koridoru, a to zejména zablokováním územního rozvoje v katastrech těchto obcí. V neposlední řadě je také z posuzovaných variant investičně nejnákladnější, a to i z hlediska provozních nákladů a nákladů na pozdější údržbu komunikace. Tato trasa také prochází krajinářsky hodnotným územím a přímo zasahuje do některých chráněných území. MŽP se důkladně zabývá všemi obdrženími připomínkami a námitkami a považuje řadu z nich za opodstatněné.

Z vyjádření dotčených orgánů nevyplývá požadavek na ponechání tzv. superseverní varianty v ZÚR LK. Vymezením pouze tzv. severní varianty v ZÚR LK je zajištěn soulad s PÚR ČR. Zastupitelstvo Libereckého kraje na svém zasedání dne 30.3.2010 schválilo doporučení „Ministerstvu dopravy územní stabilizaci "severního koridoru" pro trasu rychlostní silnice R 35 v úseku Turnov - Ktová, hranice Libereckého kraje (- Úlibice)". Tzv. superseverní varianta byla v rámci vyhodnocení vlivu ZÚR LK na udržitelný rozvoj vyhodnocena jako méně vhodná. Všechny dotčené obce v rámci veřejného projednání ZÚR LK vyslovily nesouhlas s tzv. superseverní variantou. Není tedy žádný důvod tuto variantu dále sledovat.

#### **Připomínka č. 40:**

Podal: **XXXX** (Nová Ves nad Nisou)

Č.j. KULK 67541/2011

**Připomínka:**

Podáváme tímto námitku proti výstavbě silnice I. třídy přes katastrální území Nová Ves nad Nisou. Pokud se tato stavba uskuteční, povede to k znehodnocení území, které je pro turisty zajímavou lokalitou a slouží též k rekreaci občanů Jablonce.

Dojde k ohrožení vodních zdrojů v Nové Vsi, na kterých je většina obyvatel závislá (není vodovod, lidé mají studny).

Jsme vlastníky pozemku a nemovitosti, které budou pravděpodobně výstavbou dotčeny a znehodnoceny a proto žádáme nulovou variantu řešení silnice I. třídy, jelikož jsme přesvědčeni, že pro potřeby cestovního ruchu stačí silnice I/10 Turnov – Žel. Brod – Tanvald a I/14 Jablonec – Smržovka – Tanvald (přes Lučany). Jelikož zamýšlená silnice by byla v podstatě jen obchvatem Jablonce nad Nisou a její výstavba by poničila mnoho krásné přírody, je nestoudné vyhazovat peníze daňových poplatníků na takové nesmysly bez ohledu na zájmy většiny.

### Vypořádání:

Podatelé připomínky nesouhlasí s návrhem koridor D07 - silnice I. třídy přes katastrální území Nová Ves nad Nisou. Zdůvodňuje to zejména ohrožením vodních zdrojů, znehodnocením území zajímavým pro turisty a vhodné k rekreaci. Podatelé požadují nulovou variantu.

V ZÚR LK je navržen koridor D07 silnice I. třídy, úsek Jablonec nad Nisou – Smržovka – Tanvald. Jedná se o veřejně prospěšnou stavbu nadregionálního významu, která je dle § 2 odst. 1 písm. l) zákona č. 183/2006 o územním plánování a stavebním řádu stavbou pro veřejnou infrastrukturu, určená k rozvoji nebo ochraně území obce, kraje nebo státu. Důvodem pro vymezení je zejména zvýhodnění propojení obsluhovaného území na koridory silnic mezinárodního významu R35, I/35, R10 a zvýhodnění spojení směrem na Polsko, zlepšení dopravních vazeb v rámci rozvojové oblasti ROB1 Liberec, zlepšení dopravní přístupnosti specifických oblastí SOB5 Jizerské hory a SOB6 západní Krkonoše a odstranění problematických úseků při průchodu zastavěným územím. (viz. *odůvodnění kapitola D.1*).

Nesouhlas se záměrem koridoru D07 často opírá o ochranu přírody a krajiny a kvalitu bydlení. Na druhou stranu je třeba zvážit veřejný zájem kvalitní dopravní sítě silnic I. třídy, které slouží zejména pro dálkovou dopravu a odvedení této dálkové dopravy z center měst. Vzhledem k velké koncentraci obyvatel v centrech měst a obcí je zátěží (hlukové, emisní apod.) vyplývající z dopravy vystaveno velké množství obyvatel. Území, kterým stávající silnice I/14 prochází je v podstatě souvislé zastavěné území. Proto nelze toto řešit jednoduchým obchvatem, ale je navrhována nová komunikace. Včasná územní ochrana pro tento záměr současně umožní v budoucnu realizaci záměru s menšími dopady na obyvatelstvo, na životní prostředí i ekonomiku.

Je nutné zvážit všechna hlediska, přínosy i negativa navrhované silnice a hledat takové řešení, které bude mít minimální dopady na své okolí a na rozvoj města. V této podrobnosti je schopen pracovat pouze územní plán, nikoli zásady územního rozvoje, které v souladu s § 36 odst. 1 stavebního zákona stanoví zejména základní požadavky na účelné a hospodárné uspořádání území kraje, vymezí plochy nebo koridory nadmístního významu a stanoví požadavky na jejich využití.

Z hlediska koncepce dopravy k dálnicím a silnicím I. třídy je příslušným orgánem státní správy Ministerstvo dopravy, které tento záměr zahrnuje do Kategorizace dálnic a silnic I. třídy do roku 2040. V případě, že Ministerstvo dopravy vyhodnotí návrh koridoru silnice I. třídy z Jablonce nad Nisou přes Smržovku do Tanvaldu jako nadbytečný, bude tato skutečnost jako údaj o území poskytnut do Územní analytických podkladů Libereckého kraje a koridor následně vypuštěn v aktualizaci ZÚR LK.

Ministerstvo dopravy k námitkám a připomínkám týkajícím se koridoru D07 a zejména Nové Vsi nad Nisou uvedlo:

Dlouhodobý záměr, přeložka silnice I/14 Jablonec nad Nisou – Nová Ves nad Nisou – Smržovka – Tanvald (budoucí peáž se silnicí I/10) řeší obchvat Jablonce nad Nisou a dalších obcí silnicí I. třídy. Smyslem dopravních investic do silnic I. třídy není preferovat průtah obcemi.

Obchvatovou trasou nebude dotčena zástavba pro bydlení v obcích podél trasy. Ochrana rekreačních objektů bude řešena technickými opatřeními. Zda bude trasa realizována, může doporučit pouze závěr procesu EIA.

### Připomínka č. 42:

Podal: XXXX (Železný Brod)

Č.j. KULK 80170/2011

**Připomínka:**

E13A

vedení VVN 110 kV odb. ze stav. vedení do TR Železný Brod  
Dalešice, Malá Skála, Skuhrov, Železný Brod

Tento plán vede přesně v úseku, kde hospodaříme, podél naší farmy a při jeho realizaci bude ohrožena naše farma, budou zničeny pozemky, které jsou v mém vlastnictví a budou znehodnoceny pro další podnikání v mém oboru, což povede k snížení konkurenceschopnosti a možnému upadku naší firmy.

**Vypořádání:**

Podatel připomínky se obává dopadu koridoru E13A vedení VVN 110 kV odb. ze stáv. Vedení do TR Železný Brod na hospodaření jeho farmy. Vzhledem k tomu, že podatel připomínky ne uvedl místo hospodaření nelze se vyjádřit konkrétně. Jako svoji adresu uvedl Splzov 8, 468 22 Železný Brod. Koridor E13A se však zastavěného území Splzov jako části Železného Brodu nedotýká.

K připomínce uvádíme následující:

V ZÚR LK je navržen koridor E13A – vedení VVN 110 kV, úsek odbočení ze stávajícího vedení do TR Železný Brod, který zasahuje na území obcí Dalešice, Malá Skála, Skuhrov a Železný Brod. Koridor prochází západně a jihozápadně od zastavěného území obce Skuhrov. Jedná se o veřejně prospěšnou stavbu, tedy stavbu pro veřejnou infrastrukturu určenou k rozvoji nebo ochraně území obce, kraje nebo státu. Důvodem vymezení je zvýšení kvality dodávky elektrické energie do severozápadní části rozvojové oblasti ROB4 Semily – Železný Brod (viz odůvodnění kapitola D.2).

V ZÚR LK v úvodu kapitoly D je uvedeno, že „Koridorem nadmístního významu se rozumí plocha vymezená pro umístění vedení dopravní a technické infrastruktury nebo opatření nestavební povahy, ve které nesmí být umístovány a povolovány takové stavby a činnosti, které by bránily navrženému budoucímu využití. Vymezení šířky koridorů dopravní a technické infrastruktury pro potřeby ZÚR LK se odvozuje z normových šířkových profilů tras nutných pro provoz a užívání, včetně jejich příslušných ochranných pásem, ve kterých ovlivňují využitelnost dotčených území. Šířky koridorů se lokálně zvyšují v přímé souvislosti s mírou současné nejasnosti polohy trasy dopravní nebo technické infrastruktury uvnitř koridorů.“ V ZÚR LK se tedy nejedná o vymezení trasy, jak je uvedeno v připomínce, ale koridor pro umístění elektrického vedení.

V zásadě Z32 (kapitola energetika) je stanoven úkol pro územní plánování „Koordinovat, územně zpřesňovat a stabilizovat vedení koridorů v ÚPD dotčených obcí ve vzájemných návaznostech.“ Dále jsou v téže zásadě uvedena kritéria a podmínky pro rozhodování, kde je požadováno respektovat přírodní, kulturní a civilizační hodnoty.

Z výše uvedeného plyne, že obec v územním plánu v rámci širokého koridoru vymezeného v ZÚR LK v územním plánu vyhledá vhodný koridor (trasu) pro el. vedení VVN 110 kV s ohledem na konkrétní podmínky a limity v území v obci. Toto platí pro všechny koridory vedení VVN 110 kV, které ZÚR LK vymezují.

K připomínce pana XXXX uplatnilo Ministerstvo průmyslu a obchodu jako dotčený orgán následující stanovisko: Připomínku lze zohlednit dílčí úpravou koridoru, bude-li to technicky možné, příp. trasy při územním plánování. Samotné zemědělské produkci pak existence vedení nebrání, pouze je výškově limitována (porosty do 3 m výšky).

Jak již bylo řečeno, pan XXXX neuvedl přesnou lokalizaci místa hospodaření, nelze tedy spekulovat o případné úpravě koridoru v zásadách územního rozvoje. Dále ze stanoviska MPO vyplývá, že vedení samotnému hospodaření jakkoli nebrání a tedy nemůže dojít ke zničení pozemků a znehodnocení a upadku firmy podatele námitky. Na základě výše zmíněného stanoviska MPO a dalších známých skutečností připomínku pana XXXX nelze zohlednit v ZÚR LK. Dále připomínáme, že koridor zobrazený v ZÚR LK, není konečnou trasou vedení VVN. Jedná se pouze o plochu, v rámci které obec ve svém územním plánu vyhledá vhodnou trasu s přihlédnutím ke konkrétním podmínkám a limitům v daném území, tedy i s případným přihlédnutím k námitkám občanů.

**Obsahově shodné připomínky č. 47, 48, 50, 51, 54, 68, 69, 70, 71:**

Podal a č.j.:

XXXX

(připomínka č. 47; č.j. KULK 67856/2011)

XXXX (připomínka č. 48; č.j. KULK 67861/2011)  
 XXXX (připomínka č. 50; č.j. KULK 67858/2011)  
 XXXX (připomínka č. 51; č.j. KULK 67853/2011)  
 XXXX (připomínka č. 54; č.j. KULK 67871/2011)  
 XXXX (připomínka č. 68; č.j. KULK 68116/2011)  
 XXXX (připomínka č. 69; č.j. KULK 68121/2011)  
 XXXX (připomínka č. 70; č.j. KULK 68125/2011)  
 XXXX (připomínka č. 71; č.j. KULK 68126/2011)

**Připomínka:**

K projednání návrhu „Zásad územního rozvoje Libereckého kraje“ připomínáme a trváme na vymezení územní rezervy pro koridor vedení VVN 110 kV z Nového Boru do Varnsdorfu pouze pro **zemní vedení** tak, aby nedošlo k výraznému zásahu do krajinného rázu a to v souladu se závěrem Ministerstva životního prostředí v rámci posuzování vlivu této stavby na životní prostředí.

**Vypořádání:**

Obsahem připomínky je požadavek na trvání vymezení územní rezervy vedení VVN 110 kV z Nového Boru do Varnsdorfu pouze pro zemní vedení.

Zásady územního rozvoje Libereckého kraje (dále jen ZÚR LK) v zásadě Z32 vymezují koridor nadmístního významu – územní rezerva E8B vedení VVN 110 kV, úsek TR Nový Bor – hranice LK – TR Varnsdorf. V úkolech pro územní plánování je uvedeno, že se má preferovat podzemní kabelové vedení trasy ve zvláště chráněném území. Ve výkrese č. 2 plocha koridorů nadmístního významu, včetně ÚSES je koridor zobrazen jako územní rezerva koridoru pro umístění podzemních vedení VVN 110 kV.

Z výše uvedeného vyplývá, že ZÚR LK jsou v souladu s připomínkou podatelů.

**Připomínka č. 49:**

Podal: XXXX

Č.j. KULK 67861/2011

**Připomínka:**

„NEJEDNOHLASNĚ“  
 PŘÍPADNÝ NEGATIVNÍ Vliv NA CENU NEHODVITOSTI  
 NEVĚŘÍME, ŽE STAVBA BUDE PROSTA  
 NADZEMNÍCH PRVKŮ...  
 ZMĚNA NÁZORU MOŽNÁ... POKUD BY TO  
 PŘINESLO ZLEVNĚNÍ ELEKTRINY (UTÍPEK)

**Vypořádání:**

Z výše uvedené připomínky není zřejmé, proti jakému záměru ze Zásad územního rozvoje Libereckého kraje je směřována, nelze ji tedy vypořádat.

**Připomínka č. 52:**

Podal: XXXX (Mladá Boleslav)

Č.j. KULK 67868/2011

**Připomínka:**

v souladu s projednáváním návrhu Zásad rozvoje Libereckého kraje podávám touto cestou připomínku proti výstavbě silnice I. třídy přes katastrální území Nové Vsi n. /Nisou - viz návrh Zásad územního rozvoje - vymezení nadregionálních koridorů.

Svůj zásadní nesouhlas zdůvodňuji následovně :

- jako vlastník pozemku, který bude pravděpodobně výstavbou dotčen /i když vím, že přesná trasa silnice není dozud definována/, dojde zcela jistě ke zhoršení životního prostředí /hluk, emise, praha/ a znehodnocení rekreační zóny, kterou se Nová Ves n.N. stala jak pro obyvatele Jablonce n.N., tak pro ostatní návštěvníky Jizerských hor.
- Myslím, že původní záměr výstavby takové komunikace již pominul, situace se od 80. let minulého století změnila, již nejsme svědky velkého množství rekreantů z bývalé NDR, kteří by cestovali přes Jablonec n.N. směrem na sever do Krkonoš, což mohu potvrdit, pozemek vlastní naše rodina již od r. 1959. Pro potřeby cestovního ruchu určitě postačí nově zrekonstruovaná silnice I/14 Jablonec, Smržovka, Tanvald.

Navrhuji proto, aby v trase Jablonec n.N.-Smržovka přes Novou Ves n.N. byla uplatněna nulová varianta řešení u silnice I. třídy.

### Vypořádání:

Podatelka připomínky nesouhlasí s návrhem koridor D07 - silnice I. třídy přes katastrální území Nová Ves nad Nisou. Zdůvodňuje to zejména zhoršením životního prostředí, znehodnocením rekreační zóny, kterou se Nová Ves n.N. stala pro ostatní návštěvníky Jizerských hor. Podatelka požaduje nulovou variantu.

V ZÚR LK je navržen koridor D07 silnice I. třídy, úsek Jablonec nad Nisou – Smržovka – Tanvald. Jedná se o veřejně prospěšnou stavbu nadregionálního významu, která je dle § 2 odst. 1 písm. l) zákona č 183/2006 o územním plánování a stavebním řádu stavbou pro veřejnou infrastrukturu, určená k rozvoji nebo ochraně území obce, kraje nebo státu. Důvodem pro vymezení je zejména zvýhodnění propojení obsluhovaného území na koridory silnic mezinárodního významu R35, I/35, R10 a zvýhodnění spojení směrem na Polsko, zlepšení dopravních vazeb v rámci rozvojové oblasti ROB1 Liberec, zlepšení dopravní přístupnosti specifických oblastí SOB5 Jizerské hory a SOB6 západní Krkonoše a odstranění problematických úseků při průchodu zastavěným územím. (viz. *odůvodnění kapitola D.1*).

Nesouhlas se záměrem koridoru D07 často opírá o ochranu přírody a krajiny a kvalitu bydlení. Na druhou stranu je třeba zvážit veřejný zájem kvalitní dopravní sítě silnic I. třídy, které slouží zejména pro dálkovou dopravu a odvedení této dálkové dopravy z center měst. Vzhledem k velké koncentraci obyvatel v centrech měst a obcí je zátěží (hlukové, emisní apod.) vyplývající z dopravy vystaveno velké množství obyvatel. Území, kterým stávající silnice I/14 prochází je v podstatě souvislé zastavěné území. Proto nelze toto řešit jednoduchým obchvatem, ale je navrhována nová komunikace. Včasná územní ochrana pro tento záměr současně umožní v budoucnu realizaci záměru s menšími dopady na obyvatelstvo, na životní prostředí i ekonomiku.

Je nutné zvážit všechna hlediska, přínosy i negativa navrhované silnice a hledat takové řešení, které bude mít minimální dopady na své okolí a na rozvoj města. V této podrobnosti je schopen pracovat pouze územní plán, nikoli zásady územního rozvoje, které v souladu s § 36 odst. 1 stavebního zákona stanoví zejména základní požadavky na účelné a hospodárné uspořádání území kraje, vymezí plochy nebo koridory nadmístního významu a stanoví požadavky na jejich využití.

Z hlediska koncepce dopravy k dálnicím a silnicím I. třídy je příslušným orgánem státní správy Ministerstvo dopravy, které tento záměr zahrnuje do Kategorizace dálnic a silnic I. třídy do roku 2040.



V případě, že Ministerstvo dopravy vyhodnotí návrh koridoru silnice I. třídy z Jablonce nad Nisou přes Smržovku do Tanvaldu jako nadbytečný, bude tato skutečnost jako údaj o území poskytnut do Územně analytických podkladů Libereckého kraje a koridor následně vypuštěn v aktualizaci ZÚR LK.

Ministerstvo dopravy k námitkám a připomínkám týkajícím se koridoru D07 a zejména Nové Vsi nad Nisou uvedlo:

Dlouhodobý záměr, přeložka silnice I/14 Jablonec nad Nisou – Nová Ves nad Nisou – Smržovka – Tanvald (budoucí peáž se silnicí I/10) řeší obchvat Jablonce nad Nisou a dalších obcí silnicí I. třídy. Smyslem dopravních investic do silnic I. třídy není preferovat průtah obcemi.

Obchvatovou trasou nebude dotčena zástavba pro bydlení v obcích podél trasy. Ochrana rekreačních objektů bude řešena technickými opatřeními. Zda bude trasa realizována, může doporučit pouze závěr procesu EIA.

### **Připomínka č. 72:**

**Podal:** Povodí Ohře

**Č.j.** KULK 68129/2011

#### **Připomínka:**

Do kapitoly „Protipovodňová ochrana území“ budou doplněna opatření, která jsou obsažena ve schválené Studii proveditelnosti pro zvýšení ochrany sídel v povodí Ploučnice před povodněmi. Studie vychází z prioritních oblastí k řešení ochrany území před povodněmi uvedených v Plánu hlavních povodí České republiky. Daná problematika byla dále v obecně poloze rozpracována v Plánu oblasti povodí Ohře a dolního Labe, který schválilo zastupitelstvo Libereckého kraje dne 27.10.2009. Studie byla projednána s odborem životního prostředí a zemědělství Krajského úřadu Libereckého kraje.

#### **Vypořádání:**

ZÚR LK neřeší konkrétní stavby a opatření, ale navrhuje koridory pro umístění staveb a opatření pro snižování ohrožení území povodněmi.

V době zpracování návrhu ZÚR LK nebyla Studie proveditelnosti pro zvýšení ochrany sídel v povodí Ploučnice před povodněmi schválena. Její pracovní verze byla podkladem úpravy návrhu ZÚR LK po společném jednání. S dotčeným orgánem Ministerstvem zemědělství bylo dohodnuto, že koridory pro umístění staveb a opatření pro snižování ohrožení území povodněmi budou doplněny tak, aby zahrnovaly ty záměry z výše zmiňované studie, které mají územní nároky. Koridory byly tedy doplněny zejména tam, kde jsou navrhovány suché poldry.

Ministerstvo zemědělství (dále jen MZe) uplatnilo k připomínce stanovisko, ve kterém uvádí, že požadavek byl uplatněn v rámci dohody mezi MZe a pořizovatelem ZÚR LK k Návrhu ZÚR LK ze dne 15.4.2011. V této době nebyla výše zmíněná studie schválena. ZÚR LK i přesto respektovala významná protipovodňová opatření. Dále MZe uvádí, že je ponecháno k posouzení pořizovateli ZÚR LK a Krajskému úřadu Libereckého kraje, odboru životního prostředí a zemědělství jako dotčeného orgánu na úseku vodního hospodářství, zda opatření nadmístního významu vyplývající ze studie bude možné do ZÚR LK zařadit, či zda bude tato problematika ponechána až pro aktualizaci.

Vzhledem k tomu, že identifikovaná opatření nadmístního významu byla již zahrnuta do koridorů pro umístění staveb a opatření pro snižování ohrožení území povodněmi, nebudou další opatření do ZÚR LK v této fázi doplňována. V rámci aktualizace ZÚR LK bude výše zmíněná studie znovu prověřena a nové výstupy budou předmětem aktualizované ZÚR LK.

### **Připomínka č. 73:**

**Podal:** XXXX

**Č.j.** KULK 68134/2011

#### **Připomínka:**

Přečetla a prohlédla jsem si na internetu výše uvedený dokument, zajímalo mě vše okolo obce Skalice u České Lípy. V žádném oddíle dokumentu není uvedena, není počítáno s jejím rozvojem v žádném ohledu, ani jako turistické středisko, ani jinak to podle zásad není pro Liberecko zajímavá obec. A přeci je zde něco, co je jinde už chráněno a zdůrazněno, je to pěkná, ničím nenarušená příroda. Ve vašem dokumentu je počítáno s ochranou přírody a památek v Krkonoších, Jizerských horách, a vůbec hlavně okolí Liberce je zpracováno v zásadách velmi podrobně a je mu věnováno nejvíce pozornosti. A přeci jsem v dokumentu našla jeden oddíl, kde je Skalice zmiňována a to v souvislosti s výstavbou D 03, silnice republikového významu. Právě kvůli této komunikaci jsem se rozhodla dát k dokumentu připomínky.

Dokument je přehledně zpracovaný a tak jsem doufám nic nepřehlédla ani nespletla. V oddíle D dopravní infrastruktury jsem mezi komunikacemi republikového významu viděla koridor pro silnici I/13 Svor- Nový Bor-Manušice. Koridor je v CHKO České středohoří a i kdyby nebyl, na straně 70 v oddíle F, v bodě b) je uvedeno, že budou respektovány chráněné krajinné útvary, že budou minimalizovány zásahy do přírody a krajiny. V údolí mezi Slunečnou a Skalicí je nedotčená příroda, jsou zde močály a bažiny, kde žijí živočichové, kteří už nežijí všude a jsou zde rostliny, které už jinde nerostou. Od války zde podstatné zásahy do krajiny nebyly. Prostě tiché, klidné místo. Většina lidí, kteří zde žijí, nebo zde mají rekreační objekty, si ho právě pro to vybrala. Jsou zde nefrekventované silnice a cyklostezky, řídká zástavba, pěkné zahrady. Navržená silnice obrátí všechno naruby. Na druhou stranu kolem stávající silnice Nový Bor – Česká Lípa si lidé za posledních 20 let vybudovali své živnosti a cestování těch ostatních je živí. U této silnice jsou také na okraji České Lípy vybudována obchodní centra, která také žijí z toho, že je tato silnice rušná a že tu mnoho lidí, kteří tudý míří na sever do rekreačních oblastí na Šluknovsku a zpět k Praze, nakupuje. Vy prostě vybudujete rychlostní komunikaci jinudy, doprava po stávající komunikaci podstatně klesne a klesne i návštěva služeb a obchodních jednotek, které se tu postavily a jednotlivci i firmy zkrachují. Postupně se pozavírají provozní jednotky. Ty velké obchodní společnosti vykoupí další pozemky a vybudují nové ohromné obchodní budovy u té nové silnice, aby podchytili účastníky provozu. Zase bude zabírána další zemědělská půda a bude ničena příroda v místech, kde do doby výstavby vámi navrhované silnice, byl klid. Určitě není zanedbatelnou otázkou účelné využití finančních prostředků na výstavbu silnic. Stavby jsou financovány z různých zdrojů, i z různých fondů EU. Než se k návrhu a výstavbě přistoupí

měly by se prověřit všechny možnosti jak peníze ušetřit. Určitě existuje i levnější řešení, než nová trasa silnice přes zelené údolí mezi Slunečnou a Skalicí. Výstavbou komunikace bude určitě zmenšena CHKO České středohoří. Moje připomínka je, aby byly prověřeny všechny možnosti vedení silnice jinou trasou, která méně zatíží životní prostředí. Aby byla stávající příroda a pěkné životní prostředí chráněny tak jak píšete ve svém dokumentu. Jak se jednou zásady schválí už nikdo nepřemýšlí nad jiným řešením. Na ně navazují další ÚP obcí, regionů. Doufám, že nebudu sama, kdo se ozve s připomínkami. Je pozdě reagovat na situaci až v době výstavby silnice tak jak se děje v Ústeckém kraji při dokončování dálnice. Věřím, že budou připomínky v zápisu a že na ně bude někdo zodpovědný seriózně odpoví.

### Vypořádání:

Podatelka připomínky se domnívá, že v Zásadách územního rozvoje Libereckého kraje (dále jen ZÚR LK) není počítáno s rozvojem obce Skalice u České Lípy a to ani jako turistické středisko. Podatelka upozorňuje na pěknou a nenarušenou přírodu a domnívá se, že ochrana přírody a památek je upřednostněna v Krkonoších, Jizerských horách a v okolí Liberce. Podatelka připomínky našla pouze jeden záměr týkající se obce Skalice u České Lípy a to silnice republikového významu koridor D03, silnice I/13 Svor – Nový Bor – Manušice.

Obec Skalice u České Lípy je součástí rozvojové oblasti ROB2 Česká Lípa – Nový Bor. V podrobnějším dělení se jedná o zónu s přednostním umísťováním bydlení a příměstské rekreace. Toto je zřejmé z výkresu č. 1 uspořádání území kraje a také z textu, kde jsou obce zahrnuté do rozvojové oblasti ROB2 Česká Lípa – Nový Bor vyjmenovány. S rozvoje obce Skalice u České Lípy je tedy počítáno. Ochrana přírody a krajiny i kulturních památek je věnována pozornost v celém kraji a to zejména prostřednictvím kapitoly E.1 Zásady koncepce ochrany a rozvoje přírodních hodnot a kapitoly E.2

Zásady koncepce ochrany kulturních hodnot. V připomínce není podrobněji uvedeno, na základě čeho se podatelka námitky domnívá, že je upřednostněna oblast Krkonoše, Jizerské hory a okolí Liberce.

Podatelka v připomínce uvádí, že vymezení koridoru pro silnici I/13 Svor – Nový Bor – Manušice je v rozporu s úkolem pro územní plánování b) ze zásady Z64, kapitoly F, který zní „Respektovat chráněné části krajiny a jejich krajinné útvary, minimalizovat zásah do území zájmů ochrany přírody a krajiny“. Dále podatelka popisuje lokalitu z hlediska přírody i klidu, upozorňuje, že kolem silnice Nový Bor – Česká Lípa si lidé vybudovali své živnosti a cestování ostatních je živý, po vybudování silnice nové bude zastavováno další území pro aktivity navazující na silniční provoz. S ohledem na finanční stránku věci se podatelka domnívá, že jistě existuje i levnější řešení, než navrhovaná trasa přes zelené údolí mezi Slunečnou a Skalici a předpokládá zmenšení CHKO České středohoří. V textu připomínky je zvýrazněn požadavek, aby byly prověřeny všechny možnosti vedení silnice jinou trasou, která méně zatíží životní prostředí.

V Zásadách územního rozvoje Libereckého kraje (dále jen ZÚR LK) je vymezen koridor D03 silnice I/13, úsek Svor – Nový Bor – Manušice (silnice I/9) hranice LK, který dále pokračuje v Ústeckém kraji (resp. ZÚR Ústeckého kraje) jako koridor PK4 přes Benešov nad Ploučnicí do Děčína. Jedná se o koridor, který zpřesňuje koridor kapacitní silnice S11 vymezený v Politice územního rozvoje ČR (dále jen PÚR ČR) 2008 D8 – Děčín – Česká Lípa – Svor – Liberec – R35. Dle § 31, odst. 4 zákona č. 183/2006 o územním plánování a stavebním řádu v platném znění PÚR ČR je závazná pro pořizování a vydávání zásad územního rozvoje, územních plánů a rozhodování v území. Koridor tedy musí být v ZÚR LK řešen. ZÚR LK tento koridor upřesňuje v kontextu širších souvislostí (zejména ZÚR Ústeckého kraje). Koridor zajišťuje zejména tangenciální mezikrajské vztahy Ústeckého a Libereckého kraje včetně propojení dálnice D8 a rychlostní silnice R35.

Vedení koridoru vychází z údajů o území poskytnutých Ředitelstvím silnic a dálnic jako poskytovatele údajů silnic I. třídy do Územně analytických podkladů Libereckého kraje. Nejedná se o rychlostní silnici, jak uvádí podatelka v námitce.

K vymezení koridoru pro silnici I/13 Svor – Nový Bor – Manušice je nutné si uvědomit, že se jedná o koridor vycházející z PÚR ČR 2008, který má za úkol propojit Ústecký a Liberecký kraj. Současně je nutné uvědomit si, že na hranicích Libereckého a Ústeckého kraje je CHKO České středohoří, která navazuje přímo na CHKO Lužické hory. Respektování chráněných částí krajiny a jejich krajinných útvarů i minimalizace zásahů do území zájmů ochrany přírody a krajiny je s ohledem na stávající podmínky splněno. Koridor se v maximální možné míře vyhýbá I. a II. zóně CHKO. Záměr silnice I/13 v úseku Nový Bor – Děčín byl již posouzen v rámci procesu EIA. Ministerstvo životního prostředí k záměru vydalo souhlasné stanovisko. Koridor D03 je v souladu s variantou, která byla v rámci procesu EIA označena za vhodnější.

Správa CHKO České středohoří jako příslušný dotčený orgán ochrany přírody a krajiny uplatnila k námitce následující stanovisko: „Správa CHKO České středohoří posuzovala v dotčeném úseku 2 varianty přeložky silnice I/13. Obě varianty vykazovaly z ekologického hlediska řadu problémů. Jako méně konfliktní vyšla varianta A. Dopravní koridory se budou setkávat vždy se střety s ochranou přírody. Proto jakékoli řešení bude pouze výběrem menšího zla. Křížení zastavěného území dopravním koridorem se lze jen těžko vyhnout v území, kde souvisle zastavěná území sídel se často táhnou i několik kilometrů“. Varianta A z dokumentace EIA odpovídá koridoru silnice I/13 v návrhu ZÚR LK.

K námitce uplatnilo Ministerstvo dopravy stanovisko, kde uvádí „Stabilizovaná trasa silnice I/13 v koridoru D03 byla posouzena z hlediska vlivu na životní prostředí procesem EIA, při kterém byly posuzovány všechny navrhované varianty. Negativní vlivy na přilehlé obce jsou eliminovány technickými opatřeními, která jsou navržena procesem EIA“.

Ze stanoviska Ministerstva dopravy je tedy zřejmé, že se jedná již o prověřený koridor s minimálními dopady na životní prostředí a obyvatele.

Podatelka námitky neuvádí, které varianty má na mysli, při požadavku na prověření všech možností vedení silnice jinou trasou, která méně zatěžuje životní prostředí. Pořizovateli ZÚR LK není známa žádná jiná varianta, která by zatěžovala méně životní prostředí a zároveň naplňovala požadavek PÚR ČR 2008 na koridor silnice I. třídy (D8 – Děčín – Česká Lípa – Svor – Liberec – R35) než ta, která je navržena v ZÚR LK.

### **Připomínka č. 75:**

Podal: **XXXX**

Č.j. KULK 68558/2011 a 68568/2011

**Připomínka:**



Nesouhlasím se zařazením tzv. severního koridoru rychlostní silnice R35 do Zásad územního rozvoje Libereckého kraje.

Vymezená oblast: - katastr města Turnova

Svůj nesouhlas zdůvodňuji takto:

- Nesouhlas s vedením koridoru R35 katastrem města vyjádřilo ve svém usnesení Zastupitelstvo města Turnova v minulém volebním období - a ZNOVU i současné Zastupitelstvo města Turnova na jednání dne 1.9. 2011.

- Navrhovaný koridor vede zastavěným územím v katastru města Turnova. Navrhovaný koridor lze označit jako PRŮTAH městem (nikoliv OBCHVAT, kdy tímto zavádějícím termínem často argumentují příznivci tzv. severního koridoru R35.)

Představy určité části občanů Turnova, že by do jisté míry R35 splňovala úlohu "obchvatu" města jsou scestné i v představě, že by byl vybudován mimoúrovňový sjezd z R35 v Sobotecké ulici. Sjezd je plánován v Ohrazenicích u "Pyrámu", dále na stávající I/35 u benzinové pumpy na Kyselovsku. Dle ekonomických parametrů dálnic a rychlostních silnic není možné budovat sjezd "na každém kilometru". Není návrh sjezdu v Turnově v Sobotecké ulici jen vějíčkou pro důvěřivce?

Konkrétně: při variantě vedení koridoru podél toku říčky Libuňky by byly R35 odříznuty od zbytku města jižní části města - Pelešany, Mašov, Kadeřavec - a byly by napůl "rozříznuty" Nudvojovice. (Navíc pod Nudvojovicemi je ochranné vodní pásmo zdroje pitné vody.)

Při tzv. "tunelové variantě" koridoru (tunel pod sídlištěm Výšinka) by koridor protínal území Mašova a pokračoval by téměř centrem města Turnova. Před zaústěním tunelu by míjel v rozmezí desítek metrů zamýšlený rekreační a sportovní areál zvaný "Maškova zahrada" a tak by jej nenávratně znehodnotil.

- Průtah jakýmkoliv městem není v souladu s moderním pojetím dopravních řešení.

- Návrh "severního koridoru" nerespektuje fakt zhoršení životního prostředí pro obyvatele města Turnova - při převažujícím západním větrném proudění by R35 znamenala zvýšení zplodin z výfuků nákladních aut a kamionů, karcinogenní prach z otěru pneumatik a v neposlední řadě trvalou zvýšenou hlukovou zátěž.

Už nyní - v důsledku vedení R35 z Liberce podél obce Ohrazenice - trpí město Turnov (prokázáno měřeními!) nadměrnou prašností.

- Návrh "severního koridoru" není v souladu s významem regionu Českého ráje, neboť navrhovaný koridor vede mezi částmi CHKO Český ráj.

- Návrh "severního koridoru" nerespektuje i význam - a další existenci - Geoparku Český ráj, schváleného Unesco.

- Návrh "severního koridoru" nerespektuje ani krajinářského hledisko - přírodně a krajinářsky uceleného regionu Český ráj.

- Není mně známo, že by byl proveden geologický průzkum dotčeného území.

Při variantě koridoru vedeného podél říčky Libuňky: stráž nad levým břehem Libuňky - v celé své délce - je vodnatá - asi i jílovitá - tudíž je problém s podložím.

Při variantě tunelu pod sídlištěm Výšinka vyvstává podobný problém - jílovité podloží (jsou zde zkušenosti s opakovaným "ujížděním silnice" po výstavbě supermarketu Lidl), množství spodních pramenů (prameny jsou součástí vodních zdrojů turnovské vodovodní sítě).

- Preferuji - podobně jako Zastupitelstvo města Turnova - tzv. JIŽNÍ VARIANTU koridoru R35, která by před Mnichovým Hradištěm odbočila na jih, obešla by hranice CHKO Český ráj po její jižní straně a nebyla by průtahem žádného města.

Od Liberce kolem Turnova k Mnichovu Hradišti je rychlostní (a posléze dálniční) čtyřproud hotov.

- Vybudování "Jižní varianty" koridoru R35 dle studií vychází jako nejlacinější a s nejmenším poškozením přírody a životního prostředí !

- Naprosto neobstojí argument příznivců severní varianty (průtah Turnovem) koridoru R35, že je jižní varianta koridoru delší o cca 15 - 17 km! Při jízdě kamionu nutno zvažovat i profil terénu, který má vliv na frekvenci řazení rychlostí - a tudíž i na spotřebě paliva.

- Naprosto neobstojí argument příznivců severní varianty (průtah Turnovem), že v případě vybudování R35 jižním koridorem (kolem Mnichova Hradiště) - by "stejně kamiony jezdily po staré I/35 přes

Turnov a Český ráj, neboť je o 15-17 km kratší". Při - vládou zamýšleném - zpoplatnění silnic I. třídy mýtným by řidič kamionu - vzhledem k času, frekvenci řazení rychlostí vzhledem k profilu terénu - a tudíž spotřebě paliva - určitě volil o něco málo delší R35 po jižní variantě koridoru (jižní varianta koridoru kolem Mnichova Hradiště).

#### Vypořádání:

V ZÚR LK je navržen koridor územní rezervy D01B – kapacitní silnice S5 (dále jen silnice S5), úsek Turnov – Rovensko pod Troskami – hranice LK. Jedná se o jednu ze zvažovaných variant, které jsou zahrnuty v Politice územního rozvoje České republiky 2008 (dále jen PÚR ČR). Důvodem vymezení silnice vycházející z PÚR ČR je zkvalitnění silničního spojení Hradec Králové – Liberec.

V rámci ZÚR LK jsou uvedeny v Odůvodnění ZÚR LK následující důvody pro tento záměr: zlepšení přístupnosti ROB1 Liberec (OB7 dle PÚR ČR) v rámci celostátních dopravních vztahů, zlepšení dopravních vazeb v rámci rozvojových oblastí ROB3 Turnov a ROB4 Železný Brod – Semily, řešení se problematikou připojení Semilska na vyšší dopravní síť, zkrácení časové dostupnosti do Liberce, snížení negativních dopadů silniční dopravy na zastavěné území.

ZÚR LK stanoví zejména základní požadavky na účelné a hospodárné uspořádání území kraje, vymezí plochy a koridory nadmístního významu a stanoví požadavky na jejich využití. Územní plánování v ČR probíhá v určité hierarchii. Na úrovni státu je pořízována Politika územního rozvoje ČR (dále jen PÚR ČR), na úrovni krajů se jedná o Zásady územního rozvoje a na úrovni obcí jsou pořízovány územní plány a regulační plány. Zásady územního rozvoje v nadmístních souvislostech území kraje zpřesňují a rozvíjejí cíle a úkoly územního plánování v souladu s Politikou územního rozvoje, určují strategii pro jejich naplňování a koordinují územně plánovací činnost obcí (viz. §36, odst. 3 zákona č. 183/2006 o územním plánování a stavebním řádu, dále jen stavební zákon). 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 (viz. § 43, odst. 3 stavebního zákona). Z výše uvedených citací stavebního zákona vyplývá, že plánování republikových záměrů je zpřesňováno od nejobecnější dokumentace po nepodrobnější. V praxi to znamená, že kraj v ZÚR zpřesní koridor stanovený v PÚR ČR s ohledem na podrobnost dokumentace, limity území i rozvoje kraje. Následně obec v územním plánu zpřesňuje koridor vymezený v ZÚR v podrobnosti zpracování územního plánu s ohledem na limity území a rozvoj obce.

Podatel připomínky označuje koridor územní rezervy kapacitní silnice S5 vymezený v ZÚR LK jako průtah a dále vysvětluje, proč to takto vnímá a jak to vnímají někteří občané města Turnova. Dále popisuje sjezdy, křižovatky a ulice, které mají mít nějakou vazbu na R35 a uvádí taktéž variantu údolím Libuňky, kterou ZÚR LK nesleduje.

Jak je již výše uvedeno, v ZÚR LK se nejedná o rychlostní silnici, ale o územní rezervu pro kapacitní silnici S5. Dle PÚR ČR 2008 čl. 78 se jedná o silnici, u které nejsou parametry dosud stanoveny. Informace jako např. sjezdy a křižovatky jsou pod podrobností ZÚR LK. V této podrobnosti je schopen pracovat pouze územní plán, nikoli zásady územního rozvoje, které v souladu s § 36 odst. 1 stavebního zákona stanoví zejména základní požadavky na účelné a hospodárné uspořádání území kraje, vymezí plochy nebo koridory nadmístního významu a stanoví požadavky na jejich využití.

Podatel připomínky uvádí, že průtah městem není v souladu s moderním pojetím dopravních řešení.

S tímto lze souhlasit a je to zároveň jeden z důvodů, proč je koridor kapacitní silnice v ZÚR LK řešen. Stávající silnice I/35 vede zastavěným územím řady obcí a tato doprava má na obyvatele negativní vliv a to jak v Turnově tak v dalších obcích. Kapacitní silnice S5 má za úkol odvést dálkovou dopravu z center měst a obcí nejen na území Libereckého, ale i na území Královéhradeckého kraje.

Podatel připomínky dále poukazuje na případné negativní vlivy tzv. „severního koridoru“ na obyvatele města Turnov, a také že není v souladu s významem regionu Český ráj, nerespektuje význam Geoparku Český ráj, nerespektuje krajinářské hledisko – přírodně a krajinářsky uceleného regionu Český ráj.

V současné době již stávající doprava ve směru na Hradec Králové, Jičín atd. po silnici I/35 zatěžuje obyvatele města Turnov. Navrhovaný koridor kapacitní silnice S5 má za úkol tyto negativní vlivy mírnit či eliminovat. Nejedná se o koridor zavádějící do území nové dopravní vazby, ale o stejný druh dopravy, který již tímto regionem, Geoparkem Český ráj projíždí.

Podateli připomínky není známo, že by byl proveden geologický průzkum.

Geologický průzkum není předmětem ZÚR LK. ZÚR LK vymezuje koridor územní rezervy pro kapacitní silnici S5. Koridor územní rezervy je koridor s cílem prověřit budoucí využití, jehož dosavadní využití



nesmí být měněno způsobem, který by znemožnil nebo podstatně ztížil prověřované budoucí využití. Nejedná se tedy o koridor umožňující samotnou stavbu.

Podatel připomínky preferuje Jižní variantu a uvádí argumenty pro tuto variantu.

ZÚR LK smí řešit pouze území Libereckého kraje. Jižní varianta je předmětem Zásad územního rozvoje Středočeského a Královéhradeckého kraje. O výběru varianty bude rozhodnuto na základě plnění úkolu, který uložila PÚR ČR 2008 pro ministerstva a jiné ústřední správní úřady v čl. 114 „Územní studií, která zohlední požadavky udržitelného rozvoje území, provést výběr koridoru kapacitní silnice s ohledem na území CHKO Český ráj a lokality soustavy Natura 2000 a stanovit požadované podmínky jeho územní ochrany“. Tento úkol nebyl dosud splněn.

V rámci veřejného projednání byla podána řada námitek a připomínek. Dotčené orgány k nim uplatnily následující stanoviska.

Ministerstvo dopravy k námitkám a připomínkám týkajících se tzv. severního koridoru uvedlo:

„MD jednoznačně považuje z předkládaných variant studie proveditelnosti a účelnosti silnice R35 (Valbek, 2009) za nejpříjemnější z hlediska směrového vedení a ekonomické náročnosti severní variantu vymezenou v PÚR ČR z roku 2008 jako kapacitní silnice S5.

Při intenci výsledků celostátního sčítání dopravy 2010 si nejsme jisti, jestli se jedná o stagnaci způsobenou ekonomickou situací, nebo jestli se jedná o dlouhodobý trend. Proto nyní nevyvozujeme z těchto výsledků žádné koncepční závěry. Na relativně nižší intenzity dopravy v tomto úseku dlouhodobě upozorňujeme.“

MŽP k námitkám a připomínkám týkajících se kapacitní silnice S5 v obou variantách navržených v ZÚR LK uvedlo:

„Konečný výběr varianty vedení koridoru silnice R35 (S5) je na rozhodnutí Libereckého kraje. MŽP vystupuje v procesu výběru konečné varianty pouze jako dotčený orgán státní správy, tzn. že se vyjadřuje pouze k tomu, zda a za jakých podmínek jsou z hlediska kompetencí MŽP jednotlivé varianty přijatelné a realizovatelné.

Severní varianta vedení koridoru silnice R35 je pro MŽP možná pouze za podmínek důsledného dodržování environmentálních kritérií a požadavků složkových zákonů ochrany životního prostředí. Nad preferencí severní varianty vedení koridoru panuje v současné době shoda Ministerstva dopravy ČR, Ministerstva životního prostředí ČR a Krajského úřadu Libereckého kraje.

K superseverní variantě vedení koridoru silnice R35 obdrželo MŽP zásadní nesouhlas patnácti obcí, které uvádějí, že superseverní varianta koridoru silnice R35 omezí obce nacházející se v blízkosti uvažovaného trasovaného koridoru, a to zejména zablokováním územního rozvoje v katastrech těchto obcí. V neposlední řadě je také z posuzovaných variant investičně nejnákladnější, a to i z hlediska provozních nákladů a nákladů na pozdější údržbu komunikace. Tato trasa také prochází krajinářsky hodnotným územím a přímo zasahuje do některých chráněných území. MŽP se důkladně zabývá všemi obdrženými připomínkami a námitkami a považuje řadu z nich za opodstatněné.“

MŽP ve svém stanovisku konstatuje, že konečný výběr varianty vedení koridoru silnice R35 (S5) je na rozhodnutí Libereckého kraje. Konečný výběr varianty však přísluší Ministerstvu pro místní rozvoj v součinnosti s Ministerstvem dopravy, MŽP a dotčenými kraji jako plnění úkolu stanoveného PÚR ČR 2008 v čl. 114. Liberecký kraj může v rámci své pravomoci, tedy na území svého kraje a v souladu s PÚR ČR 2008, vybrat do ZÚR LK vhodnější variantu. Tou je dle vyjádření Libereckého kraje tzv. severní varianta.

Zastupitelstvo Libereckého kraje se na zasedání dne 30.3.2010 usneslo, že doporučuje Ministerstvu dopravy územní stabilizaci „severního koridoru“ pro trasu rychlostní silnice R 35 v úseku Turnov - Ktová, hranice Libereckého kraje (- Úlibice). Rozhodnutí zastupitelstva Libereckého kraje bylo na základě podkladů, které nechal Liberecký kraj ve spolupráci Ministerstvem dopravy, Ministerstvem pro místní rozvoj a Ministerstvem životního prostředí zpracovat. Jednalo se zejména o „Studii proveditelnosti a účelnosti pro trasu silnice R 35“, a Vizualizace silnice R 35 v úseku Rádelský Mlýn - Úlibice“ obě dokumentace zpracovala fa Valbek spol. s r.o. Zpracovatel zhodnotil celkem 3 zadané koridory, a to variantu Severní, variantu Jižní a variantu Superseverní po stránce technické, dopravní, provozní a ekologické a dále z hlediska investiční náročnosti a ekonomické efektivity.

Ponechání tzv. severního koridoru kapacitní silnice S5 v ZÚR LK je v souladu se stanovisky dotčených orgánů a usnesením Zastupitelstva Libereckého kraje.

### **Připomínka č. 77:**

**Podal:** XXXX

Č.j. KULK 68561/2011

**Připomínka:**

K působnosti v samosprávných orgánech po Listopadu 1989 stalo se pro mě samozřejmostí a prvořadým úkolem aktualizovat a přehodnotit územní plán rozvoje města z doby normalizace. K aktualizaci a přehodnocení byl pro mě k dispozici tým odborníků a probíhaly k tomu četná veřejná projednávání.

Nyní jsem zaujal výhrady k potupu s Návrhem ZÚR LK k R35. Dne 15. 08. 2011 rozhodla Rada města Turnova, aby nejprve občané již 18. 08. 2011 vyslechli od zástupců odboru ÚP a SŘ LK a od vedoucího ORM MÚ nové informace o R35 v Severní variantě, t.j. dle doporučení MD a KÚLK povinně zařadit do ZÚR města zásadní změny R35 v parametrech dvoupruhu. Dle MD a KÚ odboru ÚP a SŘ taková změna prý umožní realizaci po polovinách, neboť dopravně (při nižší očekávané intenzitě dopravy Turnov - Jičín) a ani ekonomicky (v posouzení modelem HDM) nelze v dohledné době čtyřpruhové řešení zdůvodnit. Vedoucí ORM MÚ k informacím 18. 08. 2011 získal ode mě a zástupců Osadního výboru k R35 výhrady a nesouhlas s územní rezervou tedy ani pro R35 v dvoupruhu. Podle předpokladů ORM a KÚLK nelze totiž minimálně do roku 2025 počítat s tím, že by se dílčí úsek Severní varianty (Turnov – Jičín) realizoval. Naopak je předpoklad, že 14 roků bude územní rezerva blokovat jakýkoli rozvoj města, bude omezovat využití vlastnických práv k podnikatelským záměrům s nemovitostmi a pozemky v koridoru a v samé podstatě nebude nijak řešit dopravní problémy města, t.j. nepřijatelné průtahové řešení R35 Turnovem, neumožní návaznost R35 na dopravu z ostatních komunikací městem a z jeho satelitních částí, zcela zhorší ekologickou situaci (koridor R35 je v nejnižší nadmořské výšce ve městě a v záplavovém území Jizery a Libuňky, atd.

Je zavádějící, že Návrh zásad ZÚR LK s R35 ve shora uvedených podmínkách je povinností města Turnov (a spádových obcí dotčených R35) schválit k zařazení do ZÚR LK, když návrh ZÚR LK nemá žádnou návaznost na původní záměr transevropské dopravy Hamburk – Istanbul, v trase na území LK se jedná o rychlostní komunikaci R35 od státní hranice ČR /Polska - od Hrádku nad Nisou, když jde o průtah Libercem, Turnovem a Českým rájem do Ktové, potom do Jičína a s dalším určením R35 až do Olomouce.

Z pozice funkce místostarosty Turnova od 15.1.1990 a následně do 15.10.2010 s mandátem zastupitele jsem byl v úzkém kontaktu s občany města a zvláště jsem se věnoval otázkám správy věcí veřejných v územním plánování rozvoje města. Seznámil jsem se s odbornou literaturou i s publikací Strategie rozvoje LK 2006-2020 (podepsal hejtman LK Ing. Skokan – ODS). Měl jsem utkvělou představu, že pro dosažení strategických cílů rozvoje demokratické společnosti budou do rozhodovacích procesů zapojeni občané obcí a měst, že jejich aktivity se budou posuzovat a projednávat ve veřejných diskusích u kulatých stolů, že se bude o problémech diskutovat na odborné úrovni (např. s použitím metody TÚKP - metoda totálního ukazatele kvality prostředí), že problematika územního plánování bude na úrovni věcné a právní a nikoli z pozice politické a byrokratické moci některých vyšších krajských nebo ministerských orgánů. Krajské úřady Libereckého a Hradeckého kraje si už v I. pololetí 2003 zadaly do konceptu ÚP VÚC R35 v čtyřpruhu napříč jejich územím a s cílem spojení měst Liberec, Hradec Králové a Olomouc, t.j. jako mezinárodní tah, který propojí Německo, Českou republiku a Polsko.

Za zavádějící nutno považovat rozhodnutí LK OÚPaSŘ, kterým KÚ LK dne 26. 05. 2005 uskutečnil nedostatečně zvládnuté veřejné projednávání dokumentu „*Doplnění dokumentace Posouzení vlivu konceptu ÚP VÚC LK na životní prostředí s porovnáním koridorů R35 pro úsek Úlibice – Turnov*“. Pokus obhájit koridor R35 v průtahovém úseku Turnovem a Českým rájem do Ktové nevyšel. Je tristní, že předkladatelé zmíněného dokumentu později přehlédli výsledek projednávání dokumentu pro jeho velmi závažné nedostatky a nevzali do úvahy, že úsek R35 Úlibice – Turnov nebyl zařazený do konceptu ÚP města a ani VÚC LK.

Následně potom bylo překvapující, že přední funkcionáři LK a představitelé správních orgánů KÚ LK učinili další pokus s R35 a zadali u projekční s.r.o. Valbek nový dokument „*Studii proveditelnosti a účelnosti silnice R35 s datem dokončení studie 02/2009 a provedení ve třech variantách . Severní (v nákladech 19,67 miliardy), Superseverní (v nákladech 36,87 miliardy Kč) a Jižní (v nákladech 14,56 miliardy)*“. V tomto případě lze považovat zadání studie za zadání z pozice politické a byrokratické moci. Lze tak usoudit z výroku spolumajitele projekční společnosti s.r.o. Valbek Liberec pana Romana

Lennera (viz MfD 1.2.2010) – cituji „*Vede se spousta diskusí ohledně trasy R35 mezi Turnovem a Jičínem, Jednoznačně a už řadu let preferuji variantu Severní. Po stránce dopravní, technické, investiční a ekologické je jednoznačně nejlepší. Není to dálnice, ale rychlostní komunikace a má také jiné návrhové parametry a požadavky na umístění v území*“ (poznámávám, zda u té rychlostní se čtyřmi pruhy budou MÚK?). Pan R. Lenner na otázku, zda taková silnice je potřeba, odpovídá: „*Určitě je, v první fázi rychlostní dvoupruh s územní rezervou na čtyřpruhové uspořádání, to by zatím bohatě stačilo. Kudy by měla vést je už jasné. Je to bohužel strašně zpolitizované*“. Co, jak a od kdy to je zpolitizované lze snad pochopit z dalšího výroku pana Lennera: „*Poskytujeme ODS sponzorské dary, podporujeme rozumnou pravicovou politiku a k darům se přiznáváme ... Vstoupit do politiky nevylučuji, asi bych věděl, co s dopravou dělat ...*“. Myšlenkou R35 Turnov – Ktová byli zaujatí hejtmani LK – pan Pavlík, pan Skokan (oba ODS). Proto nebylo rozhodováno o R35 jako součásti dopravního systému dálniční a silniční sítě České republiky, ve které R35 má plnit funkci takzvaného druhého severního propojení Čech a Moravy, propojení rovnoběžného s vedením trasy dálnice D1, tedy propojení mezinárodního významu. Proto nebyly diskuse občanů obcí a měst s odborníky u kulatých stolů.

V současné době vystupují v resortu ministerstva dopravy různá šetření, zda a proč jsou naše silniční investice drahé, zda některé mají vůbec opodstatnění. Pokud se dostanou k projednávání občané, budou k projektům oponentury, ke stavbě audity, bude konkrétní odpovědnost za kvalitu projektu a za stavbu, tak se dá předpokládat, že ekonomická situace selepší.

Z tisku ještě jedno předsevzetí nynějšího hejtmana LK Stanislava Eichlera. Pan hejtman v Krkonošském Deníku dne 17. 08. 2011 uvedl: „*Zatím nelze říci, že se přikláníme k jedné nebo druhé možnosti. Mohu však slíbit, že rozhodujícím jazyčkem na vahách bude především mínění místních obyvatel*“.

***V důsledku dříve mnou uvedených stanovisek k zvláštním postupům s R35 od roku 2003 předpokládám, že důsledně posoudíte návrhy R35 pro úsek Turnovem do Ktové, že projednáte a do návrhů ZUR zařadíte rekonstrukci stávající I/35 a že rovněž upřednostníte požadavek Města Turnov na výstavbu odbočky na Semily z I/35 od Valdštejska na Lestkov.***

***Předpokládám, že odborníci doporučí R35 k jednání ve variantě Jižní (Úlibice-Jičín-Mnichovo Hradiště).***

#### Vypořádání:

Město Rovensko pod Troskami (dále jen Rovensko p.T.) v námitce uvádí, že jsou v návrhu ZÚR LK nedostatečně zpracovány informace týkající se obce Rovensko p.T. a proto Město Rovensko nesouhlasí s variantou B – tzv. severní variantou kapacitní silnice S5 v úseku Ohrazenice – Turnov – Rovensko p.T. – hranice LK. V odůvodnění námítky město upřesňuje, že za nedostatečné to považuje z důvodu, že návrh Zásad územního rozvoje Libereckého kraje (dále jen ZÚR LK) vychází z nezjištěného stavu plánovaných záměrů na úrovni obce, které blíže popisuje.

V ZÚR LK je navržen koridor územní rezervy D01B – kapacitní silnice S5 (dále jen silnice S5), úsek Turnov – Rovensko pod Troskami – hranice LK. Jedná se o jednu ze zvažovaných variant, které jsou zahrnuty v Politice územního rozvoje České republiky 2008 (dále jen PÚR ČR). Důvodem vymezení silnice vycházející z PÚR ČR je zkvalitnění silničního spojení Hradec Králové – Liberec.

V rámci ZÚR LK jsou uvedeny v odůvodnění ZÚR LK následující důvody pro tento záměr: zlepšení přístupnosti ROB1 Liberec (OB7 dle PÚR ČR) v rámci celostátních dopravních vztahů, zlepšení dopravních vazeb v rámci rozvojových oblastí ROB3 Turnov a ROB4 Železný Brod – Semily, řešení se problematikou připojení Semilská na vyšší dopravní síť, zkrácení časové dostupnosti do Liberce, snížení negativních dopadů silniční dopravy na zastavěné území.

ZÚR LK stanoví zejména základní požadavky na účelné a hospodárné uspořádání území kraje, vymezí plochy a koridory nadmístního významu a stanoví požadavky na jejich využití. Územní plánování v ČR probíhá v určité hierarchii. Na úrovni státu je pořizována Politika územního rozvoje ČR (dále jen PÚR ČR), na úrovni krajů se jedná o Zásady územního rozvoje a na úrovni obcí jsou pořizovány územní plány a regulační plány.

Zásady územního rozvoje v nadmístních souvislostech území kraje zpřesňují a rozvíjejí cíle a úkoly územního plánování v souladu s politikou územního rozvoje, určují strategii pro jejich naplňování a koordinují územně plánovací činnost obcí (viz. §36, odst. 3 zákona č. 183/2006 o územním plánování a stavebním řádu, dále jen stavební zákon). 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 (viz. § 43, odst. 3 stavebního zákona). Z výše uvedených citací stavebního zákona vyplývá, že plánování republikových záměrů je zpřesňováno od nejobecnější dokumentace po

nepodrobnější. V praxi to znamená, že kraj v ZÚR zpřesní koridor stanovený v PÚR ČR s ohledem na podrobnost dokumentace, limity území i rozvoje kraje. Následně obec v územním plánu zpřesňuje koridor vymezený v ZÚR v podrobnosti zpracování územního plánu s ohledem na limity území a rozvoj obce.

Podatel připomínky uvádí, že realizace silnice R35 není plánovaná do roku 2025, a proto považuje za zbytečné blokovat rozvoj města a bránit jeho využití pozemků k podnikatelským záměrům s nemovitostmi a přitom nebude řešit dopravní problémy města.

Jak je již výše uvedeno, v ZÚR LK se nejedná o rychlostní silnici, ale o územní rezervu pro kapacitní silnici S5. Dle PÚR ČR 2008 čl. 78 se jedná o silnici, u které nejsou parametry dosud stanoveny. Koridor územní rezervy je koridor s cílem prověřit budoucí využití, jehož dosavadní využití nesmí být měněno způsobem, který by znemožnil nebo podstatně ztížil prověřované budoucí využití. Rozsáhlá výstavba v koridoru vymezeném pro kapacitní silnici by jednoznačně budoucí využití ztížila či znemožnila. V případě, že by nastala skutečně potřeba výstavby takové silnice, hledání vhodné trasy s minimálními dopady na obyvatelstvo a životní prostředí by bylo značně komplikované až nemožné. Včasná územní ochrana pro tento záměr umožní v budoucnu realizaci záměru s menšími dopady na obyvatelstvo, na životní prostředí i ekonomiku.

Podatel připomínky považuje za zavádějící, že „Návrh zásad ZÚR LK s R35 ve shora uvedených podmínkách je povinností města Turnov (a spádových obcí dotčených R35) schválit k zařazení do ZÚR LK, když návrh ZÚR LK nemá žádnou návaznost na původní záměr transevropské dopravy Hamburk – Istanbul, v trase na území LK se jedná o rychlostní komunikaci R35 od státní hranice ČR/Polska – od Hrádku nad Nisou, když jde o průtah Libercem, Turnovem a Českým rájem do Ktové, potom do Jičína a s dalším určením R35 až do Olomouce.“

Tato část připomínky je nesrozumitelná, proto nelze konkrétně reagovat. Město Turnov má povinnost respektovat PÚR ČR, která vymezuje koridor kapacitní silnice S5 a zpřesnit tento koridor do podrobnosti územního plánu. Tato skutečnost vyplývá z § 31 odst. 4 stavebního zákona, který ukládá Politika územního rozvoje je závazná pro pořizování a vydávání zásad územního rozvoje, územních plánů, regulačních plánů a pro rozhodování v území. S konstatováním podatele, že se nejedná o koridor transevropské dopravy Hamburk – Istanbul lze souhlasit.

Podatel připomínky dále sepisuje některé události, které se odehrály před začátkem pořizování ZÚR LK a tedy i před platností nového stavebního zákona, doplněné vlastními úvahami. K projednání konceptu ÚP VÚC LK lze pouze konstatovat, že kapacitní silnice S5 navrhovaná jako územní rezerva v ZÚR LK, není vedena ve shodném koridoru jako silnice R35, která byla předmětem ÚP VÚC LK. Na základě předchozích projednání byl hledán koridor nový, který bude méně ovlivňovat životní prostředí i obyvatelstvo. Po té, co byl v Politice územního rozvoje ČR z roku 2006 uložen úkol Provést výběr variant tras R35 v úseku 2 Turnov – Jičín – Úlibice, nechal Liberecký kraj zpracovat odbornou studii „Studii proveditelnosti a účelnosti silnice R35“, která měla být podkladem pro plnění úkolu z PÚR 2006 a kde by kromě trasy vyplývající z PÚR ČR 2006 byly prověřeny i varianty jiné. Úkol v PÚR 2006 nebyl splněn a byl přesunut do nové PÚR 2008, kde byl koridor rozšířen na všechny varianty, které byly prověřeny „Studii proveditelnosti a účelnosti silnice R35“. „Studie proveditelnosti a účelnosti silnice R35“ byla kvalitně zpracována a je podkladem pro plnění úkolu z PÚR ČR 2008 čl. 114. Tato studie byla podkladem i pro ZÚR LK a to zejména na základě požadavku Ministerstva životního prostředí.

Dále podatel připomínky spekuluje o zveřejněných názorech konkrétních lidí a vyvozuje z toho závěry. Také se podatel věnuje investicím do výstavby silnic.

Tyto teoretické úvahy nemohou ovlivnit pořizování ZÚR LK dle stavebního zákona ani závaznost PÚR ČR 2008 pro územně plánovací dokumentaci. Investice do výstavby silnic nejsou předmětem ZÚR LK. K dálnicím a silnicím I. třídy je odpovědným orgánem státní správy Ministerstvo dopravy.

Podatel námitky upozornil na vyjádření hejtmana LK XXXX, které bylo otištěno v Krkonošském deníku.

Informace, které jsou uváděny v médiích, nejsou obvykle autorizovány a KÚ LK nepřísluší se vyjadřovat k závaznosti takto zprostředkovaných informací, zvláště týkají-li se údajných příslibů členů samospráv. Media nejsou podkladem pro pořizování ZÚR LK.

Na závěr podatel námitky požaduje důkladné posouzení návrhu R35 a předpokládá, že odborníci doporučí k jednání tzv. jižní variantu.

O výběru varianty má být rozhodnuto na základě plnění úkolu, který uložila PÚR ČR 2008 pro ministerstva a jiné ústřední správní úřady v čl. 114 „Územní studii, která zohlední požadavky udržitelného rozvoje území, provést výběr koridoru kapacitní silnice s ohledem na území CHKO Český

ráj a lokality soustavy Natura 2000 a stanovit požadované podmínky jeho územní ochrany“. Tento úkol nebyl dosud ministerstvy splněn.

V rámci veřejného projednání ZÚR LK byla podána řada námitek a připomínek. Dotčené orgány k nim uplatnily následující stanoviska.

Ministerstvo dopravy k námitkám a připomínkám týkajících se tzv. severního koridoru uvedlo:

„MD jednoznačně považuje z předkládaných variant studie proveditelnosti a účelnosti silnice R35 (Valbek, 2009) za nejpříjemnější z hlediska směrového vedení a ekonomické náročnosti severní variantu vymezenou v PÚR ČR z roku 2008 jako kapacitní silnice S5.

Při intenci výsledků celostátního sčítání dopravy 2010 si nejsme jisti, jestli se jedná o stagnaci způsobenou ekonomickou situací, nebo jestli se jedná o dlouhodobý trend. Proto nyní nevyvozujeme z těchto výsledků žádné koncepční závěry. Na relativně nižší intenzity dopravy v tomto úseku dlouhodobě upozorňujeme.“

MŽP k námitkám a připomínkám týkajících se kapacitní silnice S5 v obou variantách navržených v ZÚR LK uvedlo:

„Konečný výběr varianty vedení koridoru silnice R35 (S5) je na rozhodnutí Libereckého kraje. MŽP vystupuje v procesu výběru konečné varianty pouze jako dotčený orgán státní správy, tzn. že se vyjadřuje pouze k tomu, zda a za jakých podmínek jsou z hlediska kompetencí MŽP jednotlivé varianty přijatelné a realizovatelné.

Severní varianta vedení koridoru silnice R35 je pro MŽP možná pouze za podmínek důsledného dodržování environmentálních kritérií a požadavků složkových zákonů ochrany životního prostředí. Nad preferencí severní varianty vedení koridoru panuje v současné době shoda Ministerstva dopravy ČR, Ministerstva životního prostředí ČR a Krajského úřadu Libereckého kraje.

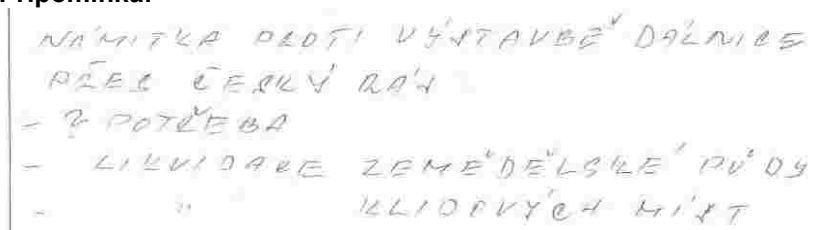
K superseverní variantě vedení koridoru silnice R35 obdrželo MŽP zásadní nesouhlas patnácti obcí, které uvádějí, že superseverní varianta koridoru silnice R35 omezí obce nacházející se v blízkosti uvažovaného trasování koridoru, a to zejména zablokováním územního rozvoje v katastrech těchto obcí. V neposlední řadě je také z posuzovaných variant investičně nejnákladnější, a to i z hlediska provozních nákladů a nákladů na pozdější údržbu komunikace. Tato trasa také prochází krajinářsky hodnotným územím a přímo zasahuje do některých chráněných území. MŽP se důkladně zabývá všemi obdrženími připomínkami a námitkami a považuje řadu z nich za opodstatněné.“

MŽP ve svém stanovisku konstatuje, že konečný výběr varianty vedení koridoru silnice R35 (S5) je na rozhodnutí Libereckého kraje. Konečný výběr varianty však přísluší Ministerstvu pro místní rozvoj v součinnosti s Ministerstvem dopravy, MŽP a dotčenými kraji jako plnění úkolu stanoveného PÚR ČR 2008 v čl. 114. Konečný výběr varianty S5 bude využit při aktualizaci ZÚR LK. Liberecký kraj může v rámci své pravomoci, tedy na území svého kraje a v souladu s PÚR ČR 2008, vybrat do ZÚR LK v současné době vhodnější variantu. Tou je dle vyjádření Libereckého kraje tzv. severní varianta.

Zastupitelstvo Libereckého kraje se na zasedání dne 30.3.2010 usneslo, že doporučuje Ministerstvu dopravy územní stabilizaci „severního koridoru“ pro trasu rychlostní silnice R 35 v úseku Turnov - Ktová, hranice Libereckého kraje (- Úlibice). Rozhodnutí zastupitelstva Libereckého kraje bylo na základě podkladů, které nechal Liberecký kraj ve spolupráci Ministerstvem dopravy, Ministerstvem pro místní rozvoj a Ministerstvem životního prostředí zpracovat. Jednalo se zejména o „Studii proveditelnosti a účelnosti pro trasu silnice R 35“, a Vizualizace silnice R 35 v úseku Rádelský Mlýn - Úlibice“ obě dokumentace zpracovala fa Valbek spol. s r.o. Zpracovatel zhodnotil celkem 3 zadané koridory, a to variantu Severní, variantu Jižní a variantu Superseverní po stránce technické, dopravní, provozní a ekologické a dále z hlediska investiční náročnosti a ekonomické efektivnosti.

Ponechání tzv. severního koridoru kapacitní silnice S5 v ZÚR LK je v souladu se stanovisky dotčených orgánů a usnesením Zastupitelstva Libereckého kraje.



**Připomínka č. 78:****Podal:** XXXX**Č.j. :** KULK 68562/2011**Připomínka:**


NÁMITKA PROTI VÝSTAVBĚ DÁLNICE  
PŘES ČESKÝ RÁJ  
- ? POTŘEBA  
- LIKVIDACE ZEMĚDĚLSKÉ PŮDY  
- LIKVIDOVÝCH MÍST

**Vypořádání:**

V ZÚR LK je navržen koridor územní rezervy D01B – kapacitní silnice S5 (dále jen silnice S5), úsek Turnov – Rovensko pod Troskami – hranice LK. Jedná se o jednu ze zvažovaných variant, které jsou zahrnuty v Politice územního rozvoje České republiky 2008 (dále jen PÚR ČR). Důvodem vymezení silnice vycházející z PÚR ČR je zkvalitnění silničního spojení Hradec Králové – Liberec.

V rámci ZÚR LK jsou uvedeny v odůvodnění ZÚR LK následující důvody pro tento záměr: zlepšení přístupnosti ROB1 Liberec (OB7 dle PÚR ČR) v rámci celostátních dopravních vztahů, zlepšení dopravních vazeb v rámci rozvojových oblastí ROB3 Turnov a ROB4 Železný Brod – Semily, řeší se problematika připojení Semilska na vyšší dopravní síť, zkrácení časové dostupnosti do Liberce, snížení negativních dopadů silniční dopravy na zastavěné území.

ZÚR LK stanoví zejména základní požadavky na účelné a hospodárné uspořádání území kraje, vymezí plochy a koridory nadmístního významu a stanoví požadavky na jejich využití. Územní plánování v ČR probíhá v určité hierarchii. Na úrovni státu je pořizována Politika územního rozvoje ČR (dále jen PÚR ČR), na úrovni krajů se jedná o Zásady územního rozvoje a na úrovni obcí jsou pořizovány územní plány a regulační plány. Zásady územního rozvoje v nadmístních souvislostech území kraje zpřesňují a rozvíjejí cíle a úkoly územního plánování v souladu s politikou územního rozvoje, určují strategii pro jejich naplňování a koordinují územně plánovací činnost obcí (viz. §36, odst. 3 zákona č. 183/2006 o územním plánování a stavebním řádu, dále jen stavební zákon). 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 (viz. § 43, odst. 3 stavebního zákona). Z výše uvedených citací stavebního zákona vyplývá, že plánování republikových záměrů je zpřesňováno od nejobecnější dokumentace po nepodrobnější. V praxi to znamená, že kraj v ZÚR zpřesní koridor stanovený v PÚR ČR s ohledem na podrobnost dokumentace, limity území i rozvoje kraje. Následně obec v územním plánu zpřesňuje koridor vymezený v ZÚR v podrobnosti zpracování územního plánu s ohledem na limity území a rozvoj obce.

Podatelka připomínky nesouhlasí s dálnicí přes Český ráj a to z důvodu likvidace klidových míst a zemědělské půdy. Dále se pravděpodobně zamýšlí nad tím, zde je tato silnice potřeba.

Jak je již výše uvedeno, V ZÚR LK se nejedná o dálnici, ale o územní rezervu pro kapacitní silnici S5. Dle PÚR ČR 2008 čl. 78 se jedná o silnici, u které nejsou parametry dosud stanoveny.

Stávající silnice I/35 vede zastavěným územím řady obcí a tato doprava má na obyvatele negativní vliv a to jak v Turnově tak v dalších obcích. Kapacitní silnice S5 má za úkol odvést dálkovou dopravu z center měst a obcí nejen na území Libereckého, ale i na území Královéhradeckého kraje a tím by došlo ke zklidnění řady obcí. K záboru zemědělské půdy by při realizaci došlo, ale bude na podrobnější úrovni (územním plánu a projektové dokumentaci) aby zábor byl minimální.

V rámci veřejného projednání byla podána řada námitek a připomínek. Dotčené orgány k nim uplatnily následující stanoviska.

Ministerstvo dopravy k námitkám a připomínkám týkajících se tzv. severního koridoru uvedlo:

MD jednoznačně považuje z předkládaných variant studie proveditelnosti a účelnosti silnice R35 (Valbek, 2009) za nejvhodnější z hlediska směrového vedení a ekonomické náročnosti severní variantu vymezenou v PÚR ČR z roku 2008 jako kapacitní silnice S5.

Při intenci výsledků celostátního sčítání dopravy 2010 si nejsme jisti, jestli se jedná o stagnaci způsobenou ekonomickou situací, nebo jestli se jedná o dlouhodobý trend. Proto nyní

nevyvozuje z těchto výsledků žádné koncepční závěry. Na relativně nižší intenzity dopravy v tomto úseku dlouhodobě upozorňujeme.

MŽP k námitkám a připomínkám týkající se kapacitní silnice S5 v obou variantách navržených v ZÚR LK uvedlo:

Konečný výběr varianty vedení koridoru silnice R35 (S5) je na rozhodnutí Libereckého kraje. MŽP vystupuje v procesu výběru konečné varianty pouze jako dotčený orgán státní správy, tzn. že se vyjadřuje pouze k tomu, zda a za jakých podmínek jsou z hlediska kompetencí MŽP jednotlivé varianty přijatelné a realizovatelné.

Severní varianta vedení koridoru silnice R35 je pro MŽP možná pouze za podmínek důsledného dodržování environmentálních kritérií a požadavků složkových zákonů ochrany životního prostředí. Nad preferencí severní varianty vedení koridoru panuje v současné době shoda Ministerstva dopravy ČR, Ministerstva životního prostředí ČR a Krajského úřadu Libereckého kraje.

K superseverní variantě vedení koridoru silnice R35 obdrželo MŽP zásadní nesouhlas patnácti obcí, které uvádějí, že superseverní varianta koridoru silnice R35 omezí obce nacházející se v blízkosti uvažovaného trasování koridoru, a to zejména zablokováním územního rozvoje v katastrech těchto obcí. V neposlední řadě je také z posuzovaných variant investičně nejnákladnější, a to i z hlediska provozních nákladů a nákladů na pozdější údržbu komunikace. Tato trasa také prochází krajinářsky hodnotným územím a přímo zasahuje do některých chráněných území. MŽP se důkladně zabývá všemi obdrženými připomínkami a námitkami a považuje řadu z nich za opodstatněné.

MŽP ve svém stanovisku konstatuje, že konečný výběr varianty vedení koridoru silnice R35 (S5) je na rozhodnutí Libereckého kraje. Konečný výběr varianty však přísluší Ministerstvu pro místní rozvoj v součinnosti s Ministerstvem dopravy, MŽP a dotčenými kraji jako plnění úkolu stanoveného PÚR ČR 2008 v čl. 114. Liberecký kraj může v rámci své pravomoci, tedy na území svého kraje a v souladu s PÚR ČR 2008, vybrat do ZÚR LK vhodnější variantu. Tou je dle vyjádření Libereckého kraje tzv. severní varianta.

Zastupitelstvo Libereckého kraje se na zasedání dne 30.3.2010 usneslo, že doporučuje Ministerstvu dopravy územní stabilizaci „severního koridoru“ pro trasu rychlostní silnice R 35 v úseku Turnov - Ktová, hranice Libereckého kraje (- Úlibice). Rozhodnutí zastupitelstva Libereckého kraje bylo na základě podkladů, které nechal Liberecký kraj ve spolupráci Ministerstvem dopravy, Ministerstvem pro místní rozvoj a Ministerstvem životního prostředí zpracovat. Jednalo se zejména o „Studii proveditelnosti a účelnosti pro trasu silnice R 35“, a Vizualizace silnice R 35 v úseku Rádelský Mlýn - Úlibice“ obě dokumentace zpracovala fa Valbek spol. s r.o. Zpracovatel zhodnotil celkem 3 zadané koridory, a to variantu Severní, variantu Jižní a variantu Superseverní po stránce technické, dopravní, provozní a ekologické a dále z hlediska investiční náročnosti a ekonomické efektivnosti.

Ponechání tzv. severního koridoru kapacitní silnice S5 v ZÚR LK je v souladu se stanovisky dotčených orgánů a usnesením Zastupitelstva Libereckého kraje.

### **Připomínka č. 86-88:**

**Podal:** XXXX

**Č.j.** KULK 68209/2011

#### **Připomínka:**

- 1) K návrhu Nové Hřebenovky a jejímu vymezení.
- 2) K vedení koridoru D16 na území Liberce.
- 3) K vymezení rozvojových oblastí, os a specifických oblastí.
- 4) K projednání ZUR LK.

#### **Odůvodnění:**

Bod 1) Dle mého návrhu se jedná o vymezení již stávajících tras, které pouze mění svůj charakter na polyfunkční (pěší, cyklo, lyžaři). Jen v pár místech se jedná o návrh nových tras, které se týkají vnitřního území jednotlivých obcí (nepřekračují hranice obce). Proto se domnívám, že trasa Nové Hřebenovky by neměla být v ZUR LK - neřeší širší vztahy. Nově navrhované trasy a s tím související nástupní a odpočinková místa by měly být navrženy jen v UPD obcí. Pokud by měly být v ZUR LK zanesena, tak pouze jen ta nově vymezená místa.

Bod 2) Koridor D16 je vymezen mimo zastavěné území obce Liberce. Neobsahuje jediný katastr přes, který je navrhován. Tato komunikace by neměla obsluhovat pouze oblast za Ještědem, ale i Liberec. Trasa této komunikace je lépe řešena v novém územní plánu města Liberce, kde tato komunikace obslouží minimálně dva katastry na území města Liberce. Dále navrhovaný koridor D16 v ZÚR LK ve výsledku navrhuje větší zásah do I. třídy půdní ochrany ZPF, než navrhované řešení v novém územním plánu města Liberce.

Bod 3) Rozvojové oblasti se dle PUR ČR nesmí protínat s rozvojovou osou. Dle PUR ČR musí být na sebe navázány. V ZÚR LK by mělo být jasně dáno toto rozdělení, které však nenastalo. Proto se domnívám, že ZÚR LK je v rozporu s PUR ČR. Dále si myslím, že rozvojové oblasti měly být vyjmenovány po katastrech. Např. obec Mníšek u Liberce. Katastr Mníšek jasně patří do rozvojové oblasti, kde svým charakterem odpovídá definici z PUR ČR pro rozvojovou oblast OB7. Naopak katastr Fojtka je svým charakterem jasně specifická oblast, protože leží v CHKO JH.

Bod 4) Nesouhlasím s časem a způsobem projednání ZÚR LK. Veřejná projednání ÚPD obcí jsou vypisována pro veřejnost na odpolední hodiny. Ale v ZÚR LK tomu tak není, což si myslím že je chyba. Veřejné projednání vypsané na odpolední hodiny by bylo pro veřejnost přínosnější, i kdyby tam měli lidé sedět i po půlnoci.

### Vypořádání:

**Bod 1.** připomínky se týká návrhu Nové Hřebenovky a jejího vymezení. Podle názoru podatele námítky se jedná o vymezení již stávajících tras, které pouze mění svůj charakter na polyfunkční. Dále se domnívá, že trasa Nové Hřebenovky neřeší širší vztahy, neboť se jedná o návrh nových tras jen v několika místech a na území jednotlivých obcí.

ZÚR LK nevymezují trasu Nové Hřebenovky, ale koridor v rámci kterého mají být trasy vyhledány s ohledem na kritéria a podmínky pro rozhodování o změnách v území a současně plněny úkoly pro územní plánování uložené v ZÚR LK v kapitole týkající se Multifunkčních turistických koridorů. Jedná se o koridory, které vedou napříč krajem a navazují i na sousední státy. V případě Nové Hřebenovky se jedná o Spolkovou republiku Německo. Jedná se tedy o koridory s jednoznačně nadmístním významem a je zájmem Libereckého kraje, aby v rámci všech koridorů byly vedeny turistické, cyklistické a případně lyžařské a vodní trasy, přičemž trasy musí na sebe na hranicích obcí navazovat a plnit svůj účel.

### Bod 2.

K vedení koridoru silnice D16 podatel připomínky uvádí, že je koridor navrhován mimo zastavěné území liberce, neobsahuje jediný katastr přes který je navrhován. Dále se domnívá, že komunikace by neměla obsluhovat jen území za Ještědem, ale i Liberec, zatímco nový územní plán Liberce ji navrhuje tak, že obsluhuje minimálně 2 katastry. Nový územní plán Liberce navrhuje řešení s menším zásahem do I. třídy ochrany ZPF.

V ZÚR LK je navržen koridor D16 silnice II/272, úsek Liberec – Osečná. Důvodem pro vymezení bylo zejména zlepšení dopravní přístupnosti Liberce a rozvojové oblasti ROB1 Liberec ze specifické oblasti SOB3 Mimoňsko a tím vytvoření předpokladů pro rozvoj území, zlepšení propojení obcí jižně Ještědského hřbetu (Osečné, Křížan, Světlé p.J. aj.) na správní centrum kraje – Liberec a výhodná návaznost na komunikační uspořádání města Liberec (viz. *odůvodnění kapitola D.1*).

V ZÚR LK je tento koridor navržen pro prověření změn jejich využití územní studií, v rámci které bude vyhledáno podrobnější řešení, a současně budou zohledněny podrobnější limity území a to včetně ochrany ZPF.

Změna vedení koridoru bude možná v aktualizaci ZÚR LK s ohledem na zpracovanou územní studii, která prověří možnosti využití území.

### Bod 3.

Podatel námítky upozorňuje, že rozvojové oblasti se dle Politiky územního rozvoje ČR (dále jen PÚR ČR) nesmí protínat s rozvojovou osou, což se domnívá, že v ZÚR LK není splněno a proto je návrh ZÚR LK v rozporu s PÚR ČR.

V ZÚR LK je v úvodu kapitoly B.2 týkající se rozvojových os vysvětleno jak jsou rozvojové osy v ZÚR LK vymezeny v grafické části a jak je interpretovat pro práci s nimi. „Grafické zobrazení rozvojových os

s možným soustředěním aktivit nadmístního významu symbolizuje zejména propojení rozvojových oblastí a dalších důležitých center osídlení nezahrnutých do vymezených rozvojových oblastí (zejména centra osídlení mikroregionálního významu na křížení rozvojových os) v systému odstupňovaného významu těchto vazeb (rozvojové osy I. - IV. řádu). Požadavky nadmístního významu na změny v území na rozvojových osách v obcích, které nejsou součástí rozvojových oblastí ani nejsou centry osídlení vně vymezených rozvojových oblastí se omezí pouze na vlastní dopravní koridory, případně na plochy na ně bezprostředně funkčně a prostorově navazující.“

V textové části jsou rozvojové osy vymezeny pouze jako obce mimo rozvojové oblasti. Je tedy naplněn požadavek PÚR ČR, že rozvojové osy jsou vymezeny mimo rozvojové oblasti.

Ministerstvo pro místní rozvoj vydalo souhlasné stanovisko dle § 38 zákona č. 183/2006 o územním plánování a stavebním řádu k souladu ZÚR LK s PÚR ČR.

Dále podatel námítky nesouhlasí s vymezením rozvojových oblastí po celých správních územích obcí a domnívá se, že vymezení by mělo být po katastrech.

Základní – nejmenší jednotkou rozlišení územních a prostorových souvislostí v ZÚR LK je velikost správního území obce. (viz *Odůvodnění kap. G podkap. A*). Stanovení této jednotky vychází z PÚR ČR, která uložila úkol pro územní plánování „Kraje v zásadách územního rozvoje dle potřeby upřesní vymezení rozvojových oblastí a rozvojových os v rozlišení podle území jednotlivých obcí, při respektování důvodů vymezení jednotlivých rozvojových oblastí a rozvojových os“. ZÚR LK tedy respektuje zadání z PÚR ČR.

#### **Bod 4.**

Podatel námítky vyjadřuje nesouhlas s časem a způsobem veřejného projednání ZÚR LK. Upozorňuje na skutečnost, že veřejná projednávání územně plánovacích dokumentací obcí probíhá obvykle v odpoledních hodinách, což považuje za přínosnější pro veřejnost.

Začátek veřejného projednání byl navržen s ohledem na předpokládanou délku jednání dle zkušeností z projednávání Konceptu Územního plánu velkého územního celku Liberecký kraj v roce 2003. Dále bylo jednání navrženo tak, aby byla zajištěna co nejvyšší účast dotčených orgánů, které na závěr veřejného jednání uplatňují stanoviska k námítkám a připomínkám a mohli na ústně sdělené námítky a připomínky přímo reagovat. Dále byla zohledněna i dostupnost Liberce ze všech částí kraje nejen osobní dopravou, ale hromadnými dopravními prostředky.

Přestože pro řadu lidí mohl být tento čas méně vhodný, podstatné je podání písemné námítky či připomínky. O námítkách bude v souladu se zákonem č. 183/2006 o územním plánování a stavebním řádu rozhodnuto, připomínky budou řádně vyhodnoceny. Nejsou tedy omezena žádná práva občanů či obcí a dalších subjektů.

#### **Připomínka č. 93:**

Podal: XXXX

Č.j. KULK /2011

#### **Připomínka:**

Obsah připomínky se věcně zcela shoduje s obsahem námítky podané XXXX jako zástupcem veřejnosti na základě zákona č. 183/2006 o územním plánování a stavebním řádu a evidovanou jako námitka č. 94.

#### **Vypořádání:**

Vypořádání je z výše uvedeného důvodu shodné s rozhodnutím o námitce č. 94.

**Připomínka č. 96:****Podal:** XXXX**Č.j.** KULK 68573/2011**Připomínka:**

**K D17A** Navrhované zkrácené silniční připojení uvedené mimo jiné ve výkresu ploch a koridorů nadmístního významu z území za Ještědským hřbetem (Osečná, Ralsko - Kuřívody) jako koridor bývalé silnice II/272 koliduje s několika důležitými aktivitami nezbytnými pro trvalý rozvoj území Ralska.

1. Značná část silničního připojení II/272 vede zavedenou oborou v současné době využívanou VLS divize Mimoň. (zvýšené nebezpečí střetu vozidel se zvěří)
2. Prochází ochranným pásmem stále trhací jámy Policie ČR (časté dlouhodobě uzavírky provozu v období ničení munice)
3. Zvýšené náklady na výstavbu vzhledem k pyrotechnické zátěži v předpokládaném tělese vozovky a jejího okolí.

**Navrhovaná řešení:****Alternativa 1)**

Osečná, Zábrdí, Vlachové, Jabloneček, Horní Rokytá, Horní Krupá na 268/II Ralsko – Kuřívody.

**Alternativa 2)**

S částečným omezením nákladní dopravy s výjimkou zásobování: Osečná, křižovatka u Sochora (přípoj z Hamru n.J.), Svěbořice (odbočení na Mimoň), Hvězdov, Ploužnice, Kuřívody po II/268.

**Vypořádání:**

Připomínka se týká koridoru silnice II/272 Osečná – Ralsko (Kuřívody), který dle pana XXXX koliduje s několika důležitými aktivitami nezbytnými pro trvalý rozvoj území Ralska. Jedná se o následující aktivity – obora využívaná VLS divize Mimoň, ochranné pásmo trhací jámy Policie ČR, pyrotechnická zátěž v předpokládaném tělese vozovky a jejího okolí.

Trhací jámu Policie ČR ani zvýšené náklady na výstavbu vzhledem k pyrotechnické zátěži nelze považovat za aktivity nezbytné pro trvalý rozvoj území Ralska. Naopak se jedná o omezení využití území. Pro budoucí trvalý rozvoj území je nutná pyrotechnická očista.

Zásady územního rozvoje Libereckého kraje (dále jen ZÚR LK) vymezují koridor silnice II/272 Osečná – Ralsko (Kuřívody), který sleduje stávající silnici III. třídy III/27237. Důvodem vymezení je zlepšení dopravní přístupnosti Liberce a rozvojové oblasti ROB1 Liberec ze specifické oblasti SOB3 Mimoňsko a tím vytvoření předpokladů pro rozvoj území. (viz. *Odůvodnění kapitola G. podkap. D.1*)

Existence trhací jámy není pořizovateli ZÚR LK známa. Pokud by se jednalo o informaci, která by dle názoru Policie ČR mohla limitovat územní plánování, pak by se jednalo o limit využití území dle § 26 zákona č. 183/2006, o územním plánování a stavebním řádu (stavební zákon), a měl by být v Územně analytických podkladech (dále jen ÚAP). ÚAP obcí mají povinně sledovaný jev č. 112 - objekt důležitý pro plnění úkolů Policie ČR. Aktuální ÚAP obcí Česká Lípa 2010 a tedy ani ÚAP Libereckého kraje 2011, které dle stavebního zákona přebírají data z ÚAP obcí, tuto trhací jámu však neobsahují. Tento jev tedy nebyl poskytovatelem údajů, kterým je Policie ČR, předán příslušným pořizovatelům ÚAP.

Pokud stávající silnice III. třídy, která je koridorem II/272 sledována, může vést v blízkosti trhací jámy ČR, pak lze předpokládat, že pouhé navýšení kategorizace s dílčími úpravami trasy nebude kolidovat s činností Policie ČR více než je tomu doposud.

Možný střet vozidel se zvěří v oboře Židlov lze řešit technickým opatřením v rámci samotné stavby silnice.



Dobrá dopravní dostupnost Ralska, kterou zajišťuje koridor silnice II/272, má přispět k hospodářskému rozvoji oblasti v mnoha směrech a to více než obora Židlov a její současné využívání VLS divize Mimoň.

Řešení navrhovaná v připomínce trasu značně prodlužují, jedná se o nové úseky v přírodně hodnotném území nebo na území Středočeského kraje, které je řešeno ZÚR Středočeského kraje. ZÚR LK nemohou řešit a navrhovat dopravu na území jiného kraje.

### **Připomínka č. 97:**

Podal: **XXXX**

Č.j. KULK 68575/2011

### **Připomínka:**

Ke zřízení těžby šterkopísku v k.ú. Pertoltice/Bohatice. 2-09-2011

Jak se bude řešit již tak dost obřížná dopravní zátěž na silnici Českolipské; průjezd Bohaticemi? Jestliže přibude k současněmu hustému provozu rozvoz písku z ložiska, tak bude situace (hluk, emise, otřesy) neúnosná. Velmi se zhorší již tak špatná kvalita života v Bohaticích a okolí.

### **Vypořádání:**

Připomínka je podána ke zřízení těžby šterkopísku v k.ú. Pertoltice/Bohatice. Podatel připomínky se ptá, jak se bude řešit dopravní zátěž na silnici Českolipské i průjezd Bohaticemi. V případě, že se přidá rozvoz písku, budoucí situaci považuje za neúnosnou a domnívá se, že se velmi zhorší již tak špatná kvalita života v Bohaticích.

ZÚR LK nenavrhují těžbu v k.ú. Pertoltice/Bohatice. Těžbou konkrétních ložisek se zabývá Regionální surovinová politika Libereckého kraje, která byla v letošním roce aktualizována. Nebyly identifikovány žádné důsledky těžby, které by bylo nutno řešit na úrovni ZÚR LK. ZÚR LK pouze ukládá v zásadě Z47 „Hospodárně využívat nerostné bohatství kraje, řešit územní střety mezi zájmy těžby nerostných surovin a zájmy ochrany přírody a krajiny.“

Regionální surovinová politika je důležitým odborným podkladem pro samosprávu LK a jednotlivé odbory KÚ LK (především odbor regionálního rozvoje a evropských projektů, odbor životního prostředí a zemědělství, odbor územního plánování), při rozhodování a vydávání stanovisek k nejrůznějším záměrům předkládaným na KÚ LK a dotýkajících se problematiky nerostných surovin na území kraje.

Dokument Regionální surovinová politika se zabývá celým komplexem surovinového potenciálu území kraje – řeší rudní suroviny, nerudní suroviny, palivoenergetické suroviny, stavební suroviny. Z hlediska republikového má Liberecký kraj výjimečné postavení v ČR především v těžbě sklárských a slévárenských písků a v zásobách uranu.

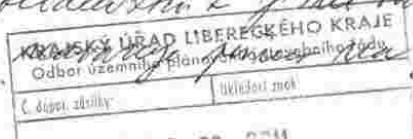
Aktualizovaná Regionální surovinová politika Libereckého kraje preferuje dopravní obslužnost lomů a těžeben mimo zastavěná území dotčených obcí a mimo zastavitelná území určená v územních plánech pro zástavbu stavbami bydlení a občanské vybavenosti.

Při procesu povolování těžby se řeší i konkrétní podmínky režimu nákladní dopravy navazující na činnost lomu. Tento proces ale není součástí procesu pořizování ZÚR LK.

**Připomínka č. 98:****Podal:** XXXX**Č.j. KULK** 68576/2011**Připomínka:**

Nesouhlasíme s návrhem ZÚR LK posadit do ÚP Turnov územní rezervu pro R 35 ani v dopravníku. Přítah R 35 místem je pro nás neaportní nepřijatelný. Územní rezerva bude blokovat nový místa a omezoval vlastní práva k pozemkům. Vidíme dále více místem podstatně zhoršit ekologickou situaci pro všechny obyvatelé Turnova a jeho pokračování. Částku pozemků nemáme územní stavbu ho místa a přetlakování okolí.

Doporučujeme upřednostnit jinou variantu, která je levnější a méně náročná na pozemky.

**Vypořádání:**

V ZÚR LK je navržen koridor územní rezervy D01B – kapacitní silnice S5 (dále jen silnice S5), úsek Turnov – Rovensko pod Troskami – hranice LK. Jedná se o jednu ze zvažovaných variant, které jsou zahrnuty v Politice územního rozvoje České republiky 2008 (dále jen PÚR ČR). Důvodem vymezení silnice vycházející z PÚR ČR je zkvalitnění silničního spojení Hradec Králové – Liberec.

V rámci ZÚR LK jsou uvedeny v odůvodnění ZÚR LK následující důvody pro tento záměr: zlepšení přístupnosti ROB1 Liberec (OB7 dle PÚR ČR) v rámci celostátních dopravních vztahů, zlepšení dopravních vazeb v rámci rozvojových oblastí ROB3 Turnov a ROB4 Železný Brod – Semily, řeší se problematika připojení Semilsko na vyšší dopravní síť, zkrácení časové dostupnosti do Liberce, snížení negativních dopadů silniční dopravy na zastavěné území.

ZÚR LK stanoví zejména základní požadavky na účelné a hospodárné uspořádání území kraje, vymezí plochy a koridory nadmístního významu a stanoví požadavky na jejich využití. Územní plánování v ČR probíhá v určité hierarchii. Na úrovni státu je pořizována Politika územního rozvoje ČR (dále jen PÚR ČR), na úrovni krajů se jedná o Zásady územního rozvoje a na úrovni obcí jsou pořizovány územní plány a regulační plány. Zásady územního rozvoje v nadmístních souvislostech území kraje zpřesňují a rozvíjejí cíle a úkoly územního plánování v souladu s politikou územního rozvoje, určují strategii pro jejich naplňování a koordinují územně plánovací činnost obcí (viz. §36, odst. 3 zákona č. 183/2006 o územním plánování a stavebním řádu, dále jen stavební zákon). 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 (viz. § 43, odst. 3 stavebního zákona). Z výše uvedených citací stavebního zákona vyplývá, že plánování republikových záměrů je zpřesňováno od nejobecnější dokumentace po nepodrobnější. V praxi to znamená, že kraj v ZÚR zpřesní koridor stanovený v PÚR ČR s ohledem na podrobnost dokumentace, limity území i rozvoje kraje. Následně obec v územním plánu zpřesňuje koridor vymezený v ZÚR v podrobnosti zpracování územního plánu s ohledem na limity území a rozvoj obce.

Podatelé připomínky nesouhlasí územní rezervou pro R35 ani v dvoupruhu a to z důvodu, že bude blokovat rozvoj města, omezovat vlastnická práva k pozemkům. Vedení dálnice městem podstatně zhorší ekologickou situaci pro obyvatele Turnova a její pokračování Českým rájem zničí malé území skalního města a přilehlého okolí. Podatelé námítky doporučují tzv. jižní variantu.

Jak je již výše uvedeno, v ZÚR LK se nejedná o rychlostní silnici ani dálnici, ale o územní rezervu pro kapacitní silnici S5. Dle PÚR ČR 2008 čl. 78 se jedná o silnici, u které nejsou parametry dosud stanoveny.

Stávající silnice I/35 vede zastavěným územím řady obcí a tato doprava má na obyvatele negativní vliv a to jak v Turnově tak v dalších obcích. Kapacitní silnice S5 má za úkol odvést dálkovou dopravu z center měst a obcí nejen na území Libereckého, ale i na území Královéhradeckého kraje. Životní prostředí by se v řadě obcí naopak zlepšilo. Koridor územní rezervy kapacitní silnice S5 se zcela vyhýbá skalním městům a nemůže proto dojít k jejich zničení. Co se přilehlého okolí týká, je nutné si uvědomit, že v přilehlém okolí již silnice I. třídy vede a to blíže k CHKO Český ráj a významným turistickým cílům než koridor navrhovaný v ZÚR LK.

K určitému omezení vlastníků dotčených pozemků může dojít. Vzhledem k tomu, že se jedná o veřejně prospěšnou stavbu, je toto omezení v souladu platnou legislativou. V rámci přípravy realizace stavby bude s vlastníky jednáno a dohadovány kompenzace.

V rámci veřejného projednání byla podána řada námitek a připomínek. Dotčené orgány k nim uplatnily následující stanoviska.

Ministerstvo dopravy k námitkám a připomínkám týkajících se tzv. severního koridoru uvedlo:

MD jednoznačně považuje z předkládaných variant studie proveditelnosti a účelnosti silnice R35 (Valbek, 2009) za nejvhodnější z hlediska směrového vedení a ekonomické náročnosti severní variantu vymezenou v PÚR ČR z roku 2008 jako kapacitní silnici S5.

Při intenci výsledků celostátního sčít. dopravy 2010 si nejsme jisti, jestli se jedná o stagnaci způsobenou ekonomickou situací, nebo jestli se jedná o dlouhodobý trend. Proto nyní nevyvozujeme z těchto výsledků žádné koncepční závěry. Na relativně nižší intenzity dopravy v tomto úseku dlouhodobě upozorňujeme.

MŽP k námitkám a připomínkám týkající se kapacitní silnice S5 v obou variantách navržených v ZÚR LK uvedlo:

Konečný výběr varianty vedení koridoru silnice R35 (S5) je na rozhodnutí Libereckého kraje. MŽP vystupuje v procesu výběru konečné varianty pouze jako dotčený orgán státní správy, tzn. že se vyjadřuje pouze k tomu, zda a za jakých podmínek jsou z hlediska kompetencí MŽP jednotlivé varianty přijatelné a realizovatelné.

Severní varianta vedení koridoru silnice R35 je pro MŽP možná pouze za podmínek důsledného dodržování environmentálních kritérií a požadavků složkových zákonů ochrany životního prostředí. Nad preferencí severní varianty vedení koridoru panuje v současné době shoda Ministerstva dopravy ČR, Ministerstva životního prostředí ČR a Krajského úřadu Libereckého kraje.

K superseverní variantě vedení koridoru silnice R35 obdrželo MŽP zásadní nesouhlas patnácti obcí, které uvádějí, že superseverní varianta koridoru silnice R35 omezí obce nacházející se v blízkosti uvažovaného trasování koridoru, a to zejména zablokováním územního rozvoje v katastrech těchto obcí. V neposlední řadě je také z posuzovaných variant investičně nejnákladnější, a to i z hlediska provozních nákladů a nákladů na pozdější údržbu komunikace. Tato trasa také prochází krajinářsky hodnotným územím a přímo zasahuje do některých chráněných území. MŽP se důkladně zabývá všemi obdrženými připomínkami a námitkami a považuje řadu z nich za opodstatněné.

MŽP ve svém stanovisku konstatuje, že konečný výběr varianty vedení koridoru silnice R35 (S5) je na rozhodnutí Libereckého kraje. Konečný výběr varianty však přísluší Ministerstvu pro místní rozvoj v součinnosti s Ministerstvem dopravy, MŽP a dotčenými kraji jako plnění úkolu stanoveného PÚR ČR 2008 v čl. 114. Konečný výběr varianty S5 bude využit při aktualizaci ZÚR LK. Liberecký kraj může v rámci své pravomoci, tedy na území svého kraje a v souladu s PÚR ČR 2008, vybrat do ZÚR LK v současné době vhodnější variantu. Tou je dle vyjádření Libereckého kraje tzv. severní varianta.

Zastupitelstvo Libereckého kraje se na zasedání dne 30.3.2010 usneslo, že doporučuje Ministerstvu dopravy územní stabilizaci „severního koridoru“ pro trasu rychlostní silnice R 35 v úseku Turnov - Ktová, hranice Libereckého kraje (- Úlibice). Rozhodnutí zastupitelstva Libereckého kraje bylo na základě podkladů, které nechal Liberecký kraj ve spolupráci Ministerstvem dopravy, Ministerstvem pro místní rozvoj a Ministerstvem životního prostředí zpracovat. Jednalo se zejména o „Studii



proveditelnosti a účelnosti pro trasu silnice R 35“, a Vizualizace silnice R 35 v úseku Rádelský Mlýn - Úlibice“ obě dokumentace zpracovala fa Valbek spol. s r.o. Zpracovatel zhodnotil celkem 3 zadané koridory, a to variantu Severní, variantu Jižní a variantu Superseverní po stránce technické, dopravní, provozní a ekologické a dále z hlediska investiční náročnosti a ekonomické efektivnosti.

Ponechání tzv. severního koridoru kapacitní silnice S5 v ZÚR LK je v souladu se stanovisky dotčených orgánů a usnesením Zastupitelstva Libereckého kraje.

### **Připomínka č. 106**

**Podal:** Občanské sdružení Nová Ves nad Nisou (XXXX – Nová Ves nad Nisou)

**Č.j.** KULK 68545/2011

#### **Připomínka:**

S ohledem na projednávání ZÚR LK podáváme touto cestou připomínku k podobě navrhovaných ZÚR LK.

Připomínka se týká katastrálního území obce Nová Ves nad Nisou.

Připomínka se týká koridoru silnice uvedeném v ZÚR LK v části „D“ - zpřesnění vymezení ploch a koridorů vymezených v PÚR ČR ..., koridoru označeného „D07“.

*Žádáme, aby při konečné podobě návrhu ZÚR LK bylo přihlédnuto k dlouhodobému nesouhlasu obce, místních obyvatel a majitelů nemovitostí v katastru obce Nová Ves nad Nisou s tím, že s vedením silnice I. třídy přes katastrální území Nové Vsi nad Nisou nesouhlasíme. Na základě níže uvedených důvodů žádáme tímto, aby byla zohledněna naše připomínka a trasování koridoru D07 – tedy silnice I. třídy přes Novou Ves nad Nisou, bylo v návrhu ZÚR LK zrušeno.*

#### **Náš postoj odůvodňujeme tímto:**

- 1) Současná trasa silnice I/10 v trase Turnov – Železný Brod - Tanvald, která by měla být přeložena právě na silnici přes naši obec, je rekonstruovaná, tudíž její úprava odpovídá současným i výhledovým požadavkům na dopravní zátěž v této lokalitě. Silnice I/14 v trase Jablonec nad Nisou – Lučany nad Nisou – Smržovka - Tanvald je také nově rekonstruovaná, v některých úsecích i rozšířená, což opět zvýšilo její kvalitnější využití pro dopravní obslužnost. Domníváme se, že budování nové silnice I. třídy přes katastrální území Nové Vsi nad Nisou je nadbytečné a že současná silniční síť je dostačující. Koncepční řešení dopravní situace zejména v Jablonci nad Nisou je podmíněno dopravním řešením u Jablonecké vodní nádrže Mšeno, kde je řešena „Severní tangenta“, na kterou je svedena tranzitní doprava od Liberce směrem Tanvald přes Lučany nad Nisou. Koridor navrhovaný v ZÚR LK označovaný D07 je v územním plánu města Jablonce nad Nisou označován jako „Jižní obchvat“ a pokud by nebyla provedena přeložka silnice I/10 vedoucí nyní přes Železný Brod nově přes Novou Ves, bylo by kapacitní využití „Jižního obchvatu“ Jablonce nad Nisou minimální.
- 2) Navrhovaný koridor D07 je ukončen v Tanvaldě, kde se napojí na stávající vedení silnice vedoucí dále na Harrachov. S ohledem na tvárnost krajiny, zejména na její významná převýšení a členitost je zřejmé, že výstavba silnice I. třídy v koridoru D07 bude finančně velmi nákladná. Silnici provází tunely i mosty. Z dostupných informací (studie firmy Valbek s provedenou vizualizací) je zřejmé, že případná výstavba takové silnice by byla dělena minimálně do tří etap a to nejspíš podle finančních možností. první etapou je trasa mezi Jabloncem nad Nisou – Novou Vsí nad Nisou a Smržovkou, kde bude provedeno napojení na stávající silnici I/14. Zde navazuje předpokládaná druhá etapa, označovaná jako výhledová, která vede ze Smržovky, z její cca poloviny na Tanvald, a to v souběhu se stávající silnicí I/14. Zde výstavba tímto směrem končí. Třetí etapa je plánovaná pak zpět v Jablonci nad

Nisou, a to od příjezdu od Rádla směrem k Nové Vsi nad Nisou. Tato etapa je také výhledová a, jelikož obnáší i stavbu tunelu dlouhého cca 620m, je finančně velmi nákladná. **S ohledem na stávající vedení silnice I/14 přes Lučany nad Nisou dále na Tanvald a s ohledem na stávající vedení silnice I/10 přes Železný Brod na Tanvald je výstavba další silnice na Tanvald finančně neefektivní a ze své podstaty nadbytečná.** Doprava přijíždějící od Prahy může plynule navázat právě na trasu stávající I/10 v trase Turnov-Železný Brod-Tanvald, tedy využít stávající zrekonstruovanou silnici v nižší nadmořské výšce než je Nová Ves nad Nisou (minimální rozdíl o 150m.n.m níže než trasování přes Novou Ves nad Nisou), tedy s finančně méně náročnou částkou na její zimní údržbu a s finančně menší částkou na odstraňování škod po zimním období. Navíc je tato trasa pro ty, co jedou přes Turnov, kratší. Doprava jedoucí od Liberce (po nově vybudovaném přivaděči k průmyslové zóně LIAZ v Rýnovicích) může po vhodně vyřešeném průjezdu městem Jabloncem nad Nisou u Jablonecké přehrady plynule pokračovat dále na Lučany nad Nisou a Smržovku.

Nyní k situaci v samotné Nové Vsi nad Nisou:

- 3) Na úbočí, po kterém by měla být silnice vedena je chráněný koridor stávajícího územního plánu Libereckého kraje (od 80.let minulého století) a od roku 1993 vyhlášena stavební uzávěra a tím je cca 30 let omezován rozvoj obce. Naše obec je vyhledávanou lokalitou pro výstavbu rodinných domků, tím se v obci zvyšuje počet obyvatel a dochází k rozvoji jednak společenského, ale i ekonomického života obce. Výstavbou silnice by obec byla rozdělena na dvě části. Severní úbočí Černé studnice je přirozeným klidovým, sportovním a rekreačním zázemím obce. Je nesporné, že v okamžiku realizace výstavby silnice poklesne zájem o naši obec. Cílem ZUR LK je také ochrana hodnot území a zvyšování kvality života obyvatel, dále zachování venkovské krajiny a také chránit a rozvíjet přírodní, civilizační a kulturní hodnoty území. Případnou výstavbou nadbytečné silnice I. třídy přes Novou Ves nad Nisou nebudou tyto cíle naplněny.
- 4) Obec Nová Ves nad Nisou je v této lokalitě zcela závislá na přírodních zdrojích pitné vody. Razantní zásah do krajiny v podobě výstavby silnice by vodní zdroje významně ovlivnil.
- 5) Prostředí naší obce je zajímavé zejména z důvodu, že se jedná o turistickou a klidovou oblast. Bezprostřední blízkost rozhledny na Černé studnici a Nisanky, pramen Nisy a značené cykloturistické trasy jsou často vyhledávaným místem nejen pro místní občany ale i pro obyvatele okolních měst a obcí. Případnou výstavbou bude také narušena nebo prostorově omezena lyžařská sjezdovka a lokální běžecké trasy.
- 6) Výstavba silnice má zcela zásadní negativní dopady i na životní prostředí. Svedení dopravy do této lokality v počtu několika tisíců aut denně výrazně ovlivní hlukem, emisemi, vibracemi a spalínami z projíždějících vozidel nejen nejbližší obyvatele v okolí silnice, ale zhorší kvalitu bydlení v podstatě všem obyvatelům vesnice.
- 7) Jsme přesvědčeni o tom, že v dnešní době je uvedená silnice nadbytečná a řeší zejména lokální problém města Jablonce nad Nisou. Vycházíme z toho, že v době, kdy se o silnici začalo hovořit – tedy ještě v minulém století v období reálného socialismu, před více než 30-40 lety – měla silnice zcela jiný dopravní význam. Provoz hraničního přechodu Harrachov bude zřejmě v budoucnu pro nákladní dopravu omezen, tím opět dojde k popření významu plánované silnice pro tranzitní nákladní dopravu ve směru na Polsko..
- 8) Jsme přesvědčeni, že výstavba silnice není pro obec v žádném ohledu přínosná.
- 9) Náš postoj je podpořen také občany, kteří svůj postoj vyjádřili podpisem dvou petic již v letech 2003 a 2004 a nově i podpisem petice v roce 2011, všechny petice s výstavbou nové silnice nesouhlasí. I sama obec dlouhodobě prezentuje negativní postoj vůči této silnici. Zastupitelé svým usnesením několikrát deklarovali svůj zásadní nesouhlas s trasováním silnice přes Novou Ves nad Nisou (např. v roce 2003, 2005 i v roce 2011). Náš podnět zazněl i při projednávání aktualizovaného návrhu Územního plánu velkého územního celku Libereckého kraje, a to v roce 2006, tedy před vznikem ZUR LK, které ovšem využily podkladů z předešlé přípravy územního plánu Libereckého kraje.

### Vypořádání:

Občanské sdružení Nová Ves nad Nisou nesouhlasí s návrhem trasování silnice I. třídy přes Novou Ves nad Nisou. Jako důvody nesouhlasu uvádí zejména nadbytečnost záměru, omezení rozvoje obce, ochrana zdrojů pitné vody, turistickou a klidovou oblastí, kterou je Nová Ves n.N., negativním vlivem na životní prostředí, zhoršenou kvalitu bydlení a nemá přínos pro obec.

V ZÚR LK je navržen koridor D07 silnice I. třídy, úsek Jablonec nad Nisou – Smržovka – Tanvald. Jedná se o veřejně prospěšnou stavbu. Důvodem pro vymezení je zejména zvýhodnění propojení obsluhovaného území na koridory silnic mezinárodního významu R35, I/35, R10 a zvýhodnění spojení směrem na Polsko, zlepšení dopravních vazeb v rámci rozvojové oblasti ROB1 Liberec, zlepšení dopravní přístupnosti specifických oblastí SOB5 Jizerské hory a SOB6 západní Krkonoše a odstranění problematických úseků při průchodu zastavěným územím. (viz. *odůvodnění kapitola D.1*).

ZÚR LK neumísťují silnici I/10 do nového koridoru. Silnice I/10 zůstává nadále v úseku Turnov – Železný Brod – Tanvald. Skutečnost, že se v budoucnu uvažuje o přesunu silnice I/10 do úseku R35 Rádelský Mlýn – Rychnov u Jablonce nad Nisou – Jablonec nad Nisou – Smržovka – Tanvald, vyplývá z Kategorizace dálnic a silnic I. třídy do roku 2040 schválené Ministerstvem dopravy v roce 2010. S ohledem na tuto skutečnost je v návrhu ZÚR LK vymezen pouze koridor D07 jako koridor silnice I. třídy, úsek Jablonec nad Nisou – Smržovka – Tanvald. O čísle konkrétní silnice I. třídy v tomto koridoru, např. přemístění stávající silnice I/10 dle Kategorizace, není definitivně rozhodnuto.

Nesouhlas se záměrem koridoru D07 vyjadřovaný prostřednictvím petic a občanských sdružení je často opíráno o ochranu přírody a krajiny a kvalitu bydlení. Na druhou stranu je třeba zvážit veřejný zájem



kvalitní dopravní síť silnic I. třídy, které slouží zejména pro dálkovou dopravu a odvedení této stávající dálkové dopravy z center měst. Vzhledem k velké koncentraci obyvatel v centrech měst je zátěží (hlukové, emisní apod.), vyplývající z dopravy, vystaveno velké množství obyvatel. Území, kterým stávající silnice I/14 prochází, je v podstatě souvislé zastavěné území. Proto nelze toto řešit jednoduchým obchvatem, ale je navrhována nová komunikace. Zájmem obce by mělo být naopak omezit rozvoj směrem k plánované silnici, aby budoucí dotčení obyvatel nebyly vystaveni následně takové dopravní zátěži jako dnes v blízkosti stávající silnice. Včasná územní ochrana pro tento záměr současně umožní v budoucnu realizaci záměru s menšími dopady na obyvatelstvo, na životní prostředí i ekonomiku.

Ministerstvo dopravy je příslušné z hlediska koncepce dopravy k dálnicím a silnicím I. třídy. V případě, že vyhodnotí návrh koridoru silnice I. třídy z Jablonce nad Nisou přes Smržovku do Tanvaldu jako nadbytečný, ať z důvodu sníženého významu hraničního přechodu v Harrachově nebo jiného důvodu, bude tato skutečnost jako údaj o území poskytnut do Územně analytických podkladů Libereckého kraje a následně vypuštěn v aktualizaci ZÚR LK.

Ministerstvo dopravy k námitkám a připomínkám týkajícím se koridoru D07 a zejména Nové Vsi nad Nisou uvedlo:

Dlouhodobý záměr, přeložka silnice I/14 Jablonec nad Nisou – Nová Ves nad Nisou – Smržovka – Tanvald (budoucí peáž se silnicí I/10) řeší obchvat Jablonce nad Nisou a dalších obcí silnicí I. třídy. Smyslem dopravních investic do silnic I. třídy není preferovat průtah obcemi.

Obchvatovou trasou nebude dotčena zástavba pro bydlení v obcích podél trasy. Ochrana rekreačních objektů bude řešena technickými opatřeními. Zda bude trasa realizována, může doporučit pouze závěr procesu EIA.

Dopravní infrastruktura může vždy negativně ovlivnit jak životní prostředí tak obyvatelstvo v lokalitě kde je navrhována nová komunikace. Je nutné zvážit všechna hlediska, přínosy i negativa navrhované silnice a hledat takové řešení, které bude mít minimální dopady na své okolí a na rozvoj města. V této podrobnosti je schopen pracovat pouze územní plán, nikoli zásady územního rozvoje, které v souladu s § 36 odst. 1 stavebního zákona stanoví zejména základní požadavky na účelné a hospodárné uspořádání území kraje, vymezí plochy nebo koridory nadmístního významu a stanoví požadavky na jejich využití.

### **Připomínka č. 107**

**Podal:** XXXX – petice (Nová Ves nad Nisou)

**Č.j.** KULK 68547/2011

#### **Připomínka:**

Podávám tímto připomínku k návrhu Zásad územního rozvoje Libereckého kraje (ZÚR LK) v oblasti D – zpřesnění vymezení ploch a koridorů vymezených v PÚR ČR a vymezení ploch a koridorů nadmístního významu ..., kde je v části D.1 navrhován koridor nadregionálního významu D07 – jako silnice I. třídy v úseku Jablonec nad Nisou – Smržovka – Tanvald, který zasahuje i do katastrálního území obce Nové Vsi nad Nisou (viz část G – vymezení veřejně prospěšných staveb, část G.1).

Připomínka se týká katastrálního území Nové Vsi nad Nisou.

Připomínka se týká poukázání na nesouhlas s vedením silnice I. třídy přes katastr obce Nová Ves nad Nisou místními obyvateli dále vlastníky nemovitostí v obci, kteří jezdí dlouhodobě za rekreací právě na Novou Ves nad Nisou a dalšími příznivci a návštěvníky obce, kteří svými podpisy na petiční archy prezentují svůj negativní postoj k silnici. Tento postoj je v souladu s postojem obce, kdy zastupitelé obce také dlouhodobě nesouhlasí s vedením silnice přes Novou Ves nad Nisou.

#### **Důvody pro podání připomínky:**

obec má velký rekreačně turistický potenciál (v místě se nachází rozhledna Nisanka, Černá Studnice, pramen řeky Nisy, cyklostezka Odra-Nisa, vyhlídkové turistické trasy apod.) a nabízí také kvalitní životní prostředí pro místní obyvatele a návštěvníky obce. Podmanivost členitého terénu je ideální pro rozvoj nejen turistického ruchu, ale sportovně relaxačního využití krajiny pro denní aktivity místních obyvatel a návštěvníků obce. Je také atraktivní pro nové občany, neboť obec podporuje výstavbu rodinných domů a tím výhledově udržení kvality venkovského života ve smyslu rozvoje přírodních, civilizačních a kulturních hodnot území. Současný ráz venkovské krajiny a pohledové uspořádání obce na Černostudničním hřebenu je pro vývoj obce zcela zásadní. Výstavba nové silnice by tuto atraktivní nabídku pro kvalitní život v obci jednoznačně potlačila. Dosud je v této lokalitě v různých variantách pro vedení trasy silnice blokován rozvoj obce a to minimálně 20 let, v jedné z variant dokonce už téměř 30 let!

- V místě vedení silnice by došlo k rozdělení obce na dvě části, byla by narušena přírodní celistvost úpatí hřebene. V místě vedení silnice nebo v její těsné blízkosti se nalézá mnoho přírodních zajímavostí – významné krajinné prvky, mokřady, prameniště, památné stromy, hnízdiště chráněných živočichů. Silnice je ve velké části vedena také prostorem lesa (spojnice mezi Jabloncem nad Nisou a Novou Vsí nad Nisou), kde opět naruší ráz krajiny. V této části obce není veřejný vodovod, lidé používají místní zdroje pitné vody, které by stavbou silnice byly ovlivněny. Není zanedbatelný ani negativní dopad příjezdu tisíců aut na kvalitu životního prostředí – zejména zvýšená hluková, prašná a exhalace.

- Koridor D07 v trase Jablonec nad Nisou – Smržovka, trasovaný přes Novou Ves nad Nisou je svou podstatou silnice, která by měla plnit vedení dopravy ze stávající silnice I/10 dnes vedoucí v trase od Prahy na Turnov – Železný Brod – Tanvald, jedná se tedy o její přeložku. Dále by zde měla být výhledově svedena doprava od Liberce ve směru Jablonec nad Nisou – Smržovka – Tanvald, která je dnes vedena po rekonstrukci zkapacitněné silnice I/14 ve směru Jablonec nad Nisou – Lučany nad Nisou – Smržovka. S ohledem na to, že tyto silnice jsou kapacitně dostačující a pro silniční dopravu z obou směrů (od Prahy i od Liberce) je kratší trasa pro vozidla po stávajících silnicích I/14 a I/10, je stavba další silnice nadbytečná. V budoucnu dostavěným přívaděčem z Liberce přes Rýnovice do Jablonce nad Nisou je potřeba v rámci řešení tzv. „Severní tangenty“ města Jablonce nad Nisou vhodně vyřešit plynulost dopravy u nádrže Mšeno, kde jsou již zpracované technické studie pro toto řešení, které má město Jablonec i projednané s veřejností a zanesené do svého stávajícího územního plánu města.

- Silnice vedená přes Novou Ves nad Nisou je finančně velmi nákladná, neboť členitost terénu a úvaha o tunelovém vedení v některých částech výstavby (např. dle studie firmy Válek) celou stavbu významně prodrazí, což právě s ohledem na stávající síť silnic v této oblasti pro zajištění přístupu k Jizerským horám a do Krkonoš považujeme za neefektivní hospodaření se státními prostředky.

- Silnice v několika etapách výstavby bude nejprve ve Smržovce napojena na stávající silnici I/14 a teprve v etapovém výhledu je pokračování na Tanvald. I pokud by byla nakonec tato silnice postavena, opět by bylo vedení dvou silnic poblíž sebe, což je s ohledem na místní podhorskou krajinu z pohledu životního prostředí nežádoucí.

- Proti výstavbě silnice je i samotná obec Nová Ves nad Nisou, která právě v těchto dnech opět usnesením zastupitelstva potvrdila své dlouhodobé stanovisko, že s výstavbou silnice zásadně nesouhlasí.

Petice, kterou předáváme k projednávání návrhu ZÚR LK je vyjádřením negativního postoje vůči výstavbě silnice a žádá, aby nebylo poškozeno současné prostředí v obci. Podpisem na petici tento postoj deklarují nejen místní obyvatelé, ale i vlastníci chalup zejména z Prahy a z Mladé Boleslavi, kteří sem dlouhodobě jezdí za rekreací, právě do svých rodinných nemovitostí, které jsou v rámci rodin ve vlastnictví již od osídlování na konci 40. let minulého století. Oblíbenost naší obce pro rekreační účely trvá už řádově desítky let, chceme tuto tradici udržet, neboť prospívá zajištění sociální soudržnosti obyvatel obce.

**Žádáme tímto o respektování naší připomínky při projednávání ZÚR LK a při rozhodování o konečné podobě ZÚR LK žádáme o zanechání silnic I/14 a I/10 ve stávajícím vedení a vedení koridoru D07 v ZÚR LK zrušit, neboť jsme přesvědčení, že zachování současného vedení silnic I. třídy při udržení jejich technické kvality, je dostačující stav.**

### Vypořádání:

Připomínka je podána jako nesouhlas s vymezením koridoru silnice I. třídy, úsek Jablonec nad Nisou – Smržovka – Tanvald přes katastr obce Novou Ves n.N. Jako důvody nesouhlasu je uvedeno: omezením rekreačně turistického potenciálu a rozvoje obce, poškození životního prostředí včetně krajiny a vody, nadbytečnost záměru, finanční náročnost záměru, souběhem dvou silnic a nesouhlasem samotné obce Nová Ves nad Nisou.

V ZÚR LK je navržen koridor D07 silnice I. třídy, úsek Jablonec nad Nisou – Smržovka – Tanvald. Jedná se o veřejně prospěšnou stavbu. Důvodem pro vymezení je zejména zvýhodnění propojení obsluhovaného území na koridory silnic mezinárodního významu R35, I/35, R10 a zvýhodnění spojení směrem na Polsko, zlepšení dopravních vazeb v rámci rozvojové oblasti ROB1 Liberec, zlepšení dopravní přístupnosti specifických oblastí SOB5 Jizerské hory a SOB6 západní Krkonoše a odstranění problematických úseků při průchodu zastavěným územím. (viz. *odůvodnění kapitola D.1*).

ZÚR LK neumísťují silnici I/10 do nového koridoru. Silnice I/10 zůstává nadále v úseku Turnov – Železný Brod – Tanvald. Skutečnost, že se v budoucnu uvažuje o přesunu silnice I/10 do úseku R35 Rádelský Mlýn – Rychnov u Jablonce nad Nisou – Jablonec nad Nisou – Smržovka – Tanvald, vyplývá z Kategorizace dálnic a silnic I. třídy do roku 2040 schválené Ministerstvem dopravy v roce 2010. S ohledem na tuto skutečnost je v návrhu ZÚR LK vymezen pouze koridor D07 jako koridor silnice I. třídy, úsek Jablonec nad Nisou – Smržovka – Tanvald. O čísle konkrétní silnice I. třídy v tomto koridoru např. přemístění stávající silnice I/10 dle Kategorizace není definitivně rozhodnuto.

Nesouhlas se záměrem koridoru D07 vyjadřovaný prostřednictvím petic a občanských sdruženích je často opíráno o ochranu přírody a krajiny a kvalitu bydlení. Na druhou stranu je třeba zvážit veřejný zájem kvalitní dopravní sítě silnic I. třídy, které slouží zejména pro dálkovou dopravu a odvedení této dálkové dopravy z center měst. Vzhledem k velké koncentraci obyvatel v centrech měst a obcí je zátěží (hlukové, emisní apod.) vyplývající z dopravy vystaveno velké množství obyvatel. Území, kterým stávající silnice I/14 prochází je v podstatě souvislé zastavěné území. Proto nelze toto řešit jednoduchým obchvatem, ale je navrhována nová komunikace. Včasná územní ochrana pro tento záměr současně umožní v budoucnu realizaci záměru s menšími dopady na obyvatelstvo, na životní prostředí i ekonomiku.

V případě realizace nové silnice I. třídy, bude stávající silnice I/14 převedena mezi silnice nižší kategorie. Nebude se tedy jednat souběh dvou silnic I. třídy.

Ministerstvo dopravy je příslušné z hlediska koncepce dopravy k dálnicím a silnicím I. třídy. V případě, že vyhodnotí návrh koridoru silnice I. třídy z Jablonce nad Nisou přes Smržovku do Tanvaldu jako nadbytečný, ať z důvodu sníženého významu hraničního přechodu v Harrachově nebo jiného důvodu, bude tato skutečnost jako údaj o území poskytnut do Územně analytických podkladů Libereckého kraje a následně vpuštěn v aktualizaci ZÚR LK.

Ministerstvo dopravy k námitkám a připomínkám týkajícím se koridoru D07 a zejména Nové Vsi nad Nisou uvedlo:

Dlouhodobý záměr, přeložka silnice I/14 Jablonec nad Nisou – Nová Ves nad Nisou – Smržovka – Tanvald (budoucí peáž se silnicí I/10) řeší obchvat Jablonce nad Nisou a dalších obcí silnicí I. třídy. Smyslem dopravních investic do silnic I. třídy není preferovat průtah obcemi.

Obchvatovou trasou nebude dotčena zástavba pro bydlení v obcích podél trasy. Ochrana rekreačních objektů bude řešena technickými opatřeními. Zda bude trasa realizována, může doporučit pouze závěr procesu EIA.

Je nutné zvážit všechna hlediska, přínosy i negativa navrhované silnice a hledat takové řešení, které bude mít minimální dopady na své okolí a na rozvoj města. V této podrobnosti je schopen pracovat pouze územní plán, nikoli zásady územního rozvoje, které v souladu s § 36 odst. 1 stavebního zákona stanoví zejména základní požadavky na účelné a hospodárné uspořádání území kraje, vymezí plochy nebo koridory nadmístního významu a stanoví požadavky na jejich využití. Úkolem územních plánů je v rámci koridoru vymezeném v ZÚR LK vyhledat vhodné vedení zpřesněného koridoru, či trasy s ohledem na limity využití území (památné stromy, mokřady apod), stávající zástavbu, rozvoj obce a v souladu s požadavky dotčených orgánů. Konkrétní (detailní) trasa se na úrovni ZÚR LK nevyhledává.

### **Připomínka č. 108, 109:**

**Podal:** Předseda občanského sdružení Žižkův vrch – XXXX (Jablonec nad Nisou)

Č.j. KULK 68548/2011

### **Připomínka:**

Jako zástupce veřejnosti, zmocněný 299 občany města Jablonce nad Nisou (viz. Přiložené podpisové archy), dle § 23 zákona č. 183/2006 Sb., zákona o územním plánování a stavebním řádu, (dále jen stavební zákon), podávám podle § 48, odst. 2 stavebního zákona níže uvedenou námitku proti návrhu zásad územního rozvoje Libereckého kraje, týkající se dopravní infrastruktury a jejich dopadů na udržitelný rozvoj území.

Znění námítky : zásadně nesouhlasíme s vedením trasy silnice 1/14 v prostoru Srnčího dolu a v části Zeleného údolí v Jablonci nad Nisou (západní tangenta). Rovněž nesouhlasíme s přeložkou silnice 1/10 do blízkosti města Jablonce nad Nisou a překladiště komunálního odpadu.

- 1) Požadujeme západní tangentu řešit jako komunikaci 1/65 po vyhodnocení její nutnosti s umístěním do původní trasy s případným vyvedením do ulice Skřivánčí.
- 2) Silnici 1/14 dokončit s mimoúrovňovým křížením Palackého ulice s napojením na kruhovou křižovatku Jablonecké Paseky a vyloučením kruhové křižovatky se Smetanovou ulicí.
- 3) Ponechat silnici 1/10 ve stávající trase Turnov-Železný Brod-Tanvald.
- 4) Nesouhlasíme s umístěním překladiště komunálního odpadu do Zeleného údolí.



Odůvodnění bodů 1), 2) a 3).

V celkovém řešení Zásad územního rozvoje je nutné přehodnotit přístup zpracovatelů ke krajině a přírodě. V úvodní části sice autor deklaruje cíl ZÚR LK přírodu chránit a zamezit působení nepříznivých vlivů na krajinu – str. 78. Cílem zásady je ochrana krajinářsky nejvýznamnějších území při respektování specifických oblastí, specifikace vychází z Evropské úmluvy o krajině, kdy pro ochranu a tvorbu krajiny je určující způsob nahlížení jejího uživatele, resp. obyvatele. Charakteristické znaky se mohou vyskytnout i v krajině mikroprostoru místního významu.

Zachování vhodných proporcí mezi zástavbou a nezastavěným územím považovat za jednu z hlavních urbanistických podmínek udržitelného rozvoje území obcí a sídel. ČR se zavázala „právně uznat krajinu jako základní složku prostředí v němž obyvatelé žijí“.

Proto zcela odmítáme nově dopravní koridory, navržené v ZÚR LK a to 1/14, 1/10 a umístění tzv. obchvatu nazývaného „západní tangenta“ do prostoru Srnčího dolu a Zeleného údolí. I podle autora ZÚR LK – nové dopravní koridory mohou zcela změnit ráz krajiny a to především přispěním k fragmentaci, vizuální i fyzické neprostupnosti a ke změně měřítka a obrazu krajiny – str. 73.

I materiál Vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území Mgr. Pavla Bauera z července 2011 uvádí k Západní tangentě, že dojde k fragmentaci lesa, vznikne nová migrační bariéra. Vliv na biotu bude mírně negativní. Bude fragmentován sportovní lesní atletický areál Srnčí důl, bude částečně ovlivněna jeho rekreační i sportovní funkce. Vliv lze hodnotit jako negativní zásah do faktoru pohody. Obchvat jako celek ovlivní značně akustickou situaci Jablonce nad Nisou tím, že tranzitní doprava bude z centra města odvedena na jeho okraj – str. 54. Bohužel je tento údaj zcela v rozporu s dopravní kóstrou města, protože připojení na tento obchvat je možné pouze v okrajových částech města. Rovněž pokles akustického (4 dB) a emisního zatížení je minimální. V trase záměru se vyskytují registrované VKP prameny, vývěr - Dobrá Voda. Součástí je stará pramenná jámka (technická památka) – str. 105. Zároveň autor opomenul uvést demolici několika objektů, včetně velice hodnotné vily z 30-tých let minulého století na st.p.č. 2332 v k.ú. Jablonec n.N. a na ni navazující kompozici zahrady s rybníkem. Obdobně nebyl uveden vliv komunikace na přilehlé obytné objekty Žižkova vrchu, v Panenské a Puškinově ulici, kde dojde ke ztrátě přímého kontaktu s přírodou a ke značnému znehodnocení ceny nemovitostí.

Při řešení koncepce dopravní infrastruktury se autor odvolává na dopravní zatížení dle údajů CITY Plánu Praha 2008 a hodnot uváděných v akustické studii z 5.7.2011. Porovnáním údajů na totožném měřicím bodě – křižovatka Liberecká, Budovatelů, Na Vršku, docházíme k níže uvedeným rozdílným hodnotám:

Dle CITY Plánu 2008, bod ozn. K<sub>1</sub> Liberecká:

OS 19.865 LN 3.168 N 2.233 celkem 25.266 vozidel/24 hodin

Dle akustické studie 7.2011, bod ozn. 2

9.6.2011 15.00 - 16.00 hod. OS 650 N 40 tram. 8

22.6.2011 3.40 - 6.00 hod. OS 100 N 20 tram. 7

22.6.2011 6.00 - 9.00 hod. OS 430 N 65 tram. 8

po přepočtu na 24 hodin celkem 10.820 vozidel.

Tento bod byl v akustické studii vyhodnocen jako dopravně nejzatíženější. Ostatní body dle této studie vykazují nižší zatížení, ať se jedná o ulici Podhorskou, Turnovskou, Pražskou nebo ČS Armády, které dosahují hodnot do 10.500 vozidel/24 hodin.

Z uvedeného je zřejmé, že hodnoty dopravního zatížení jsou ve výše uvedených materiálech v tak rozdílné, že z nich nelze vyhodnocovat skutečné zatížení, natož odvozovat předpokládaný růst v dalších letech.

Je překvapující, že autor nezohlednil z hlediska dlouhodobého výhledu (r.2025) vývoj nových technologií u osobních automobilů, směřující k pohonu elektro a hybridnímu. Pro některé komodity (písek, štěr, stavební materiály, uhlí, apod.) je vhodnější přeprava železniční. K tomu je nutné vytvořit ekonomické tlaky, již i s ohledem na náklady na výstavbu a údržbu dálnic a rychlostních komunikací – porovnatelné se železniční.

Odůvodnění k bodu 4).

Umístění překladiště komunálního odpadu do prostoru viaduktů a navazujícího území severním směrem v Zeleném údolí je naprosto nepřijatelné. Jedná se o nástupní část města se dvěma viadukty, převyšujícími terén o cca 7 – 15 m, což umožňuje přehlédnout celé údolí turistům, příjezdějícím po trati ČD a tramvaje. Uvedené údolí vytváří velice hodnotnou krajinářskou kompozici s až na povrch vystupujícími skalními masívy a částečným zalesněním. Rovněž unikátní návaznost urbanizované a lesní krajiny je vyjimečná a uvedeným řešením by byla nenahraditelně zničena. Neuvěřitelný požadavek situování kompostování biologicky odbouratelných odpadů do tohoto prostoru jenom dokládá přístup zpracovatelů ZÚR LK k hodnotám krajiny a přírody.

## Vypořádání:

Připomínka je podána jako námítka zástupce veřejnosti. Součástí podání je ovšem pouze petice, kde petenti podepisují nesouhlas s návrhem nového územního plánu Jablonce nad Nisou a ke změně č. 62 územního plánu města Jablonec nad Nisou. Nejedná se o nesouhlas s návrhem Zásad územního rozvoje Libereckého kraje, jak uvádí pan XXXX v textu námítky. Podání je proto vypořádáno jako připomínka.

Z textu připomínky a zejména jejího odůvodnění je zřejmé, že není sepsána primárně k Návrhu ZUR LK, ale k ÚP Jablonce nad Nisou. Podatel se v odůvodnění odkazuje na výroky na určitých stranách dokumentace (pravděpodobně ÚP Jablonce nad Nisou). Dokumentace ZUR LK obsahuje na těchto stranách něco jiného.

Ze čtyř bodů připomínek není zcela relevantní ani jeden bod. Nejednoznačný bod 1 požaduje řešit západní tangentu (součást I/14) jako silnici I/65, ale silnici I/65 ZUR LK nijak neřeší. V bodě 2 se podatel zabývá podrobným technickým řešením (mimoúrovňový typ křižovatky, kruhový objezd), které není předmětem ZUR. ZUR řeší zejména koridory dopravní infrastruktury regionálního a nadregionálního významu. Bod 3 požaduje ponechat silnici I/10 ve stávající trase, ale návrh ZUR LK tuto silnici I. třídy neruší. Bod 4 je zcela mimo řešení ZUR LK. Podatel v něm nesouhlasí s umístěním překladiště odpadu do Zeleného údolí, ale ZUR LK toto ani žádné jiné překladiště odpadu nijak neumísťuje.

Klíčovou a relevantní částí připomínky, kterou se zabývá celé odůvodnění připomínky, je tedy nesouhlas s návrhem trasy silnice I/14 v prostoru Srnčího dolu a v části Zeleného údolí v Jablonci nad Nisou.

Zásady územního rozvoje Libereckého kraje (dále jen ZÚR LK) navrhují koridor D11A silnice I/14 úsek Liberec – Jablonec nad Nisou. Důvodem vymezení je zejména zlepšení dopravních vazeb v rámci rozvojové oblasti ROB1 Liberec ve východním směru na Jablonec nad Nisou, Smržovku, Tanvald, zkvalitnění dopravního propojení největších měst kraje, odstranění nehodových a pomalých úseků při průchodu zastavěnými částmi měst Liberec a Jablonec nad Nisou, snížení negativních dopadů silniční dopravy na zastavěné území.

#### **K bodu 1 – západní tangentu řešit jako silnici I/65**

Koridor D11A, jehož část je dle konceptu územního plánu Jablonce nad Nisou nazývána jako tzv. západní tangenta, řeší v ZUR LK dopravu ve směru Liberec – Jablonec n/N. Zatímco silnice I/65 řeší dopravu ve směru Rádelský mlýn - Rychnov u Jablonce nad Nisou – Jablonec nad Nisou a funguje tedy jako dopravní přívaděč z R/35 do Jablonce n/N. Tyto dva dopravní směry nelze zaměňovat. Požadavku na vedení silnice I. třídy ulicí Skřivánčí nelze vyhovět. Úkolem ZÚR LK je snižovat vlivy dálkové dopravy na zastavěné území, koridor je tedy vymezen tak aby zastavěné území zasahoval minimálně. Úkolem územních plánů je v rámci koridoru vyhledat konkrétní vedení trasy s ohledem na limity využití území, rozvoj obce a v souladu se stanovisky dotčených orgánů.

#### **K bodu 2 – dokončit silnici I/14**

Silnice I/14 je dokončena. Problémem je však její stávající trasa, která mimo jiné prochází komplikovaně zastavěným centrem Jablonce n/N. Tato nevyhovující trasa způsobuje, že je využívána i alternativní trasa po silnici III. třídy rekreačním a obytným územím podél přehrady Mšeno, což je rovněž nevyhovující. Podatel chce řešit dopravní problémy s průchodem I/14 úpravou dnešní alternativní trasy – tzv. severní tangentou.

ZÚR LK však tento koridor (severní tangenty), jehož dílčí detailní technická řešení jsou v bodě 2 požadována, vůbec neřeší. Tento záměr nebyl poskytnut do Územně analytických podkladů Libereckého kraje jako údaj o území dle § 27 odst. 2 zákona č. 183/2006 o územním plánování a stavebním řádu. Poskytovatelem údajů k silnicím I. třídy je Ředitelství silnic a dálnic ČR, který vychází z celostátní koncepce Ministerstva dopravy ČR „Kategorizace silnic a dálnic ČR do roku 2040“. V tomto materiálu je doprava v Jablonci n/N řešena koncepčně a dlouhodobě z globálního pohledu a toto řešení je plně v souladu s dopravním řešením v ZUR LK.

#### **K bodu 3 - přeložení silnice I/10 ve stávající trase Turnov – Železný Brod – Tanvald.**

ZÚR LK neumísťují silnici I/10 do nového koridoru. Silnice I/10 zůstává nadále v úseku Turnov – Železný Brod – Tanvald. Skutečnost, že se v budoucnu uvažuje o přesunu silnice I/10 do úseku R35 Rádelský mlýn – Rychnov u Jablonce nad Nisou – Jablonec nad Nisou – Smržovka – Tanvald, vyplývá z Kategorizace dálnic a silnic I. třídy do roku 2040 schválené Ministerstvem dopravy v roce 2010. S ohledem na tuto skutečnost je v návrhu ZÚR LK vymezen pouze koridor D07 jako koridor silnice I. třídy, úsek Jablonec nad Nisou – Smržovka – Tanvald. O čísle konkrétní silnice I. třídy v tomto koridoru např. přemístění stávající silnice I/10 dle Kategorizace není definitivně rozhodnuto. Důvodem vymezení koridoru v ZUR LK je zejména zlepšení nevyhovujících dopravních vazeb v rámci rozvojové oblasti ROB1 Liberec ve východním směru na Jablonec nad Nisou, Smržovku, Tanvald, zkvalitnění dopravního propojení stagnujícího Tanvaldska do největších měst kraje, odstranění nehodových úseků v zastavěných územích obcí a měst, a snížení negativních dopadů silniční dopravy na obytná území, kterými prochází stávající silnice I/14 v úseku Jablonec nad Nisou - Tanvald.



**K bodu 4 - překladiště komunálního odpadu**

Zásady územního rozvoje Libereckého kraje (dále jen ZÚR LK) nenavrhují v žádné jejich části umístění překladiště odpadů.

Dle § 36 odst. 1 stavebního zákona zásady územního rozvoje stanoví zejména základní požadavky na účelné a hospodárné uspořádání území kraje, vymezí plochy nebo koridory nadmístního významu a stanoví požadavky na jejich využití.

Na úrovni ZÚR LK by mělo smysl specifikovat překladiště odpadů, kdyby mělo nadmístní význam, což z daného záměru dle posouzení pořizovatele ZÚR LK nevyplývá. Konkrétní podoba bude mít pouze místní dopad.

Plochou nadmístního významu se rozumí plocha, která svým významem, rozsahem nebo využitím ovlivní území více obcí. (viz. § 2 odst. 1, písm. h) zákona č. 183/2006 o územním plánování a stavebním řádu).

K odůvodnění lze uvést.

Přístup zpracovatele k přírodě a krajině je jednoznačně vymezen stavebním zákonem a jeho prováděcími vyhláškami, který klade nároky na zpracování tématu krajiny v ZÚR. Dle legislativních požadavků má ZÚR vymezit zejména cílové charakteristiky krajiny. ZÚR LK tak vymezuje cílové charakteristiky krajiny a oblasti a podoblasti krajinného rázu, v nichž jsou odborně stanovena kritéria a podmínky péče o krajinný ráz. Zmiňovaný krajinný mikroprostor však nemůže být vzhledem k měřítku ZÚR předmětem jejího řešení.

Prostor tzv. západní tangenty patří z pohledu ZÚR LK do lesní a lesozemědělské krajiny oblasti krajinného rázu 02 Liberecko a podoblasti krajinného rázu 02-1 Liberecká kotlina. Z kritérií a podmínek péče o krajinný ráz v této oblasti krajinného rázu (zmiňovaná v připomínce) nevyplývá nemožnost lokalizace západní tangenty.

Ohledně problematiky migrace a údajného negativního vlivu západní tangenty na ni pouze konstatujeme, že nová odborná studie zabývající se celorepublikově touto problematikou (Anděl a kol. 2010, Ochrana průchodnosti krajiny pro velké savce) zmapovala dálkové migrační koridory a žádný z těchto koridorů nekříží západní tangentu. Ministerstvo životního prostředí vyvíjí v tomto směru metodiku, která bude po jejím vydání aplikována na celé území ČR.

V odůvodnění námitky je uvedeno, že tzv. západní tangenta zavléká tranzitní dopravu do jedinečného prostředí a nezabezpečuje dopravní obsluhu města. V zákoně č. 13/1997, o pozemních komunikacích, je kategorie silnice I. třídy definována pro dálkovou a mezistátní dopravu a není tedy primárně určena pro obsluhu města. Kritizované připojení obchvatu v okrajových částech města bez možnosti zapojení městské dopravy je naprosto standardní a vychází ze samotné podstaty přeložek typu obchvat. Obchvat totiž znamená, že silnice obchází zastavěné území, což je obecně většinovým smyslem její realizace. Část koridoru D11A tzv. západní tangenta propojuje koncepčně městský okruh a přiváděč I/65.

Návrh ZÚR LK se tedy snaží snížit dopravní zátěž města Jablonec n/N převedením dálkové a tranzitní dopravy mimo centrum s vazbou na navrhovaný koridor D07 silnice I. třídy úsek Jablonec nad Nisou – Smržovka – Tanvald.

Vyhodnocování dopravních modelů a sčítání ponecháváme plně na příslušných respektovaných dopravních odbornících a příslušných resortních orgánech, kterými jsou např. Ministerstvo dopravy ČR nebo Ředitelství dálnic a silnic. Účelově vytažené údaje nelze plnohodnotně bez dalších informací komentovat. Komentované údaje nebyly součástí ZÚR LK, ale zřejmě byly součástí řešení ÚP Jablonec n/N.

Dopravní infrastruktura může negativně ovlivnit jak životní prostředí tak obyvatelstvo v lokalitě kde je navrhována nová komunikace. Je nutné zvážit všechna hlediska, přínosy i negativa navrhované silnice a hledat takové řešení, které bude mít minimální dopady na své okolí a na rozvoj města. V této podrobnosti je schopen pracovat pouze územní plán, nikoli zásady územního rozvoje, které v souladu s § 36 odst. 1 stavebního zákona stanoví zejména základní požadavky na účelné a hospodárné uspořádání území kraje, vymezí plochy nebo koridory nadmístního významu a stanoví požadavky na jejich využití.

Jak vyplývá z Politiky územního rozvoje ČR 2008 čl. 76 dopravní infrastruktura jako součást veřejné infrastruktury je zřizována a využívána ve veřejném zájmu.

Konkrétní vedení koridoru D11A bylo do návrhu ZÚR LK převzato z konceptu územního plánu Jablonec nad Nisou.

K námitce uplatnilo Ministerstvo dopravy následující stanovisko:

Západní tangenta přeložky silnice I/14 v Jablonci nad Nisou je preferována zastupitelstvem města jako dopravně prospěšná. MD nemá v současné době k dispozici příslušnou dokumentaci, a tudíž nelze posoudit důsledky její výstavby na okolní nemovitosti. Námitky a připomínky k západní tangentě jsou v kompetenci města. Ministerstvo dopravy doporučuje chránit koridor pro západní tangentu, po které by mohla být převedena silnice I/14 (její průtah městem), od konce čtyřpruhového úseku v Rýnovicích po napojení na I/65 a dále na budoucí přeložku silnice I/14

Z výše uvedeného textu vyplývá, že se bodům 1 – 3 obsaženým v připomínce a týkající se silnic I. třídy nevyhovuje. Poslední bod připomínky se týká překladiště komunálního odpadu, které není obsahem ZÚR LK.

## **Připomínka č. 114**

Podal: **XXXX**

Č.j. KULK 68521/2011

### **Připomínka:**

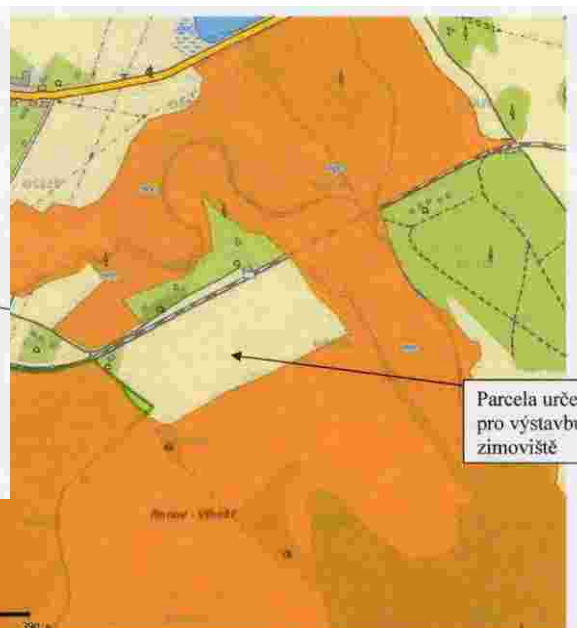
V rámci zpracování oznámení pro zjišťovací řízení na záměr „Zimoviště pro masný skot - Stvolínky“ jsem se dozvěděl, že parcela na k.ú. Stvolínky, p.č. 394/3, která je v mém vlastnictví je součástí regionálního biocentra 1304 Holanské rybníky. Tato skutečnost tvoří významnou překážku záměru výstavby zimoviště navzdory tomu, že dle územně plánovací informace jde o ornou půdu a výstavba zimoviště na tomto pozemku je podmíněně přípustná. Obdobně se území EVL, které jinak koresponduje s regionálním biocentrem, tomuto pozemku vyhýbá.

Jedná se o pozemek, který je předmětem dlouhodobého nájmu investora záměru výstavby zimoviště a v současnosti je zemědělsky využíván k chovu masného skotu. Záměrem na tomto pozemku je postavit zimoviště pro skot, který bude využíván v zimním období od listopadu do dubna. Z hlediska živočišné výroby nedojde v rámci hospodaření ke změně v počtu zvířat, neboť již v současnosti jsou tato zvířata v lokalitě chována.

Součástí přílohy je citované oznámení pro zjišťovací řízení s přílohovou částí obsahující biologický průzkum. Z něj vyplývá, že pozemek určený pro výstavbu zimoviště není jako součást biocentra funkční. Redukcí biocentra nedojde ke snížení jeho funkční výměry, navíc žádaná změna hranic biocentra koresponduje s hranicemi EVL, viz obrázek níže.



Obrázek č. 1 Stávající biocentrum Holanské rybníky



Obrázek č. 2: Hranice EVL v předmětné lokalitě

**Vypořádání:**

Námítka, která byla podána **XXXX**, byla vyhodnocena jako připomínka. Námitky k Zásadám územního rozvoje mohou podávat dotčené obce a zástupce veřejnosti (§ 39, odst. 2 stavebního zákona).

Podstatou připomínky je vyloučení pozemku č. 394/3 v k.ú. Stvolínky z regionálního biocentra 1304 Holanské rybníky, z důvodu realizace záměru „zimoviště pro masný skot“. Pozemek je v dlouhodobém nájmu investora záměru a dle územního plánu se jedná o plochu ornou, na které je výstavba zimoviště podmíněně přípustnou funkcí. Pro účel realizace záměru bylo zpracováno Oznámení pro zjišťovací řízení (dle § 6 zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí). Z biologického průzkumu pro toto oznámení bylo zjištěno, že pozemek není jako součást biocentra funkční.

K této připomínce se vyjádřil Krajský úřad Libereckého kraje, odbor životního prostředí a zemědělství (KÚ LK OŽPZ) jako dotčený orgán k regionálnímu prvkům územního systému ekologické stability. KÚ LK OŽPZ ve svém stanovisku uvedl, že tento záměr je s OŽPZ předjednaný a z hlediska zájmů lze souhlasit s navrženou úpravou ÚSES.

Vyjádření odborného zpracovatele části ZÚR LK, která se týká ÚSES k vyloučení uvedeného pozemku z biocentra č. 1304 Holanské rybníky regionálního biogeografického významu: „Uvedený pozemek je dlouhodobě intenzivně (až nadměrně) využívaný jako pastvina (dle KN TTP, BPEJ 55411, IV. třída ochrany ZPF), svým charakterem a druhovým složením travníků neodpovídá požadavkům ÚSES (viz vypracovaný biologický průzkum), z hlediska potřeb ÚSES je tato část původně vymezeného biocentra nefunkční. V případě ponechání pozemku v ploše biocentra by bylo nutné tuto část považovat za nutnou k založení se všemi vyplývajícími důsledky, tj. ukončení zemědělské činnosti, obnova travního pokryvu na přírodě blízké složení, optimálně i založení remízů vyšší a víceetážové zeleně (realizace by byla možná za značných finančních nákladů a zásahů do podnikatelských záměrů vlastníka pozemku). Při vyčlenění uvedeného pozemku zůstává biocentrum svým charakterem i výměrou i nadále funkční (cca 125 ha, což je cca 4-násobek požadované minimální výměry nutné pro funkčnost regionálního biocentra tohoto druhu).“

Připomínce se vyhovuje.

**Připomínka č. 115, 116**

**Podal:** Ateliér pro životní prostředí, o.s., **XXXX**

**Č.j.:** KULK 68552/2011

**Připomínka část I.:**

S návrhem ZÚR Libereckého kraje – a tím i s jeho vyhodnocením na udržitelný rozvoj území – nelze souhlasit, protože jeho dopravní část trpí zásadními věcnými nedostatky a chybami.

**I.**

Předložené Zásady územního rozvoje obsahují chybnou a zastaralou koncepci hlavního železničního napojení Libereckého kraje na celostátní síť, Středočeský kraj a hl.m.Prahu i na Polsko pro trasu kombinované dopravy C 59/1 AGTC. Objednateli a projektantovi plánu by mělo být známo, že v Polsku se již několik let připravuje projekt vysokorychlostního spojení Varšavy s Poznaní a Vratislaví, které by mělo být v provozu do roku 2020, tedy v době, kdy ještě nebude uskutečněna řada záměrů obsažených v předkládaném návrhu ZÚR. Pro hospodárné využití nové trati do Vratislavě je jistě žádoucí, aby byla využita i pro dálková mezistátní spojení s Drážďany a Prahou. Pro směr Drážďany je plánu rozvoje polských železnic obsažena modernizace navazující kvalitní tratě Wrocław – Legnica – Wengliniec. Pro spojení s Prahou (a Mnichovem) přichází v úvahu trasa přes Hradec Králové nebo Liberec.

V trase přes Hradec Králové by byla na polském území využitelná pro modernizaci na uvedený účel stávající trať do Świebodzic délky cca 55 km a pro potřebnou traťovou rychlost by zbývalo vybudovat velmi náročný úsek nové trati k hranicím přes Walbrzych a Lubawku (vzdušnou čarou cca 33 km). Na našem území by bylo nutné odtud vybudovat novou trať opět velmi složitým terénem do České Skalice (vzdušnou čarou cca 32 km) a ke koridorové trati u Pardubic prodloužit až na délku cca 51 km uvažovanou modernizací do Jaroměře (včetně přeložek).

Trasa přes Liberec by mohla na polském území využít trať přes Legnicu až za Chojnow v délce cca 102 km a navazující nová trať k někdejšímu přechodu u Mirsku, která by zlepšila dopravní dostupnost okresních měst Lwówek Śl. a Lubań včetně podhůří Krkonoš (vzdušnou čarou 50 km), by vedla mnohem příznivějším terénem nevyžadujícím tunely. A na našem území by bylo třeba vybudovat novou trať délky jen 23 km z Jindřichovic p.S. ke stávající trati u Mníšku (s tunelem dlouhým 4,7 km a rychlíkovou zastávkou v Raspenavě) a modernizovat (resp. optimalizovat s krátkými přeložkami) stávající trať v délce 12 km, což by mj. zlepšilo dostupnost celého frýdlantského výběžku. V první etapě by event. bylo možné zprovoznit jen nenáročný přeshraniční úsek Gryfów Śl. – Hajniště délky 16+9 km s krátkou manipulační spojkou na stávající trať do Frýdlantu a její optimalizaci v délce 10 km. O nutnosti modernizace trati Praha – Liberec snad není pochyb a její koridor je v ZÚR popsán a zobrazen (byť s podstatnými závadami – viz dále).

Výhodnost trasování železničního spojení Wrocław – Praha přes Liberec s využitím i pro trasu AGTC je zřejmá a tato možnost byla veřejně prezentována již před rokem, ale návrh ZÚR z června 2011 na tuto skutečnost nijak nereaguje, v textu zdůvodnění ani ve výkrese širších vztahů. Je tam uvedeno jen silniční spojení přes Lubawku a Královec, ačkoli jednotlivé druhy dopravy v koridoru či ose evropského významu nemusejí vést ve stejné trase. Jde tak zároveň o nepřípustnou jednostrannou preferenci environmentálně méně vhodné silniční dopravy. Přitom je dosažení dobrých vazeb na Polskou republiku zájmem nejen hospodářským, ale i kulturním a politickým. Není žádný důvod, aby z Wrocławu bylo dobré spojení pro veřejnou dopravu na Drážďany, ale nikoli na Prahu a aby železniční spojení Varšavy s Prahou bylo mnohem horší než se vzdálenější Vídní.

### Vypořádání k části I.:

Podatel připomínky se ve svém podání domnívá, že ZÚR LK obsahuje chybnou a zastaralou koncepci hlavního železničního napojení LK na a) celostátní síť, b) Středočeský kraj a hl. m. Prahu a c) Polsko.

Z hlediska zastaralosti lze konstatovat, že ZÚR LK vychází z nejnovějších relevantních poznatků, které byly (a dosud jsou) ke zpracování ZÚR LK k dispozici. Na základě dohody s Ministerstvem dopravy ČR (dále jen MD ČR), které je výhradně věcně příslušné k problematice rozvoje železniční sítě v ČR, byly např. zpracovány závěry z nejnovější studie železničního spojení Liberce se Středočeským krajem a Prahou z roku 2010. Napojení na celostátní železniční síť obecně je plně v souladu s nejnovější Kategorizací železniční sítě, kterou zpracovalo v roce 2010 MD ČR. Ohledně mezinárodního železničního spojení s Polskem ZÚR LK vychází z Politiky územního rozvoje ČR 2008, kterou jsou ZÚR obecně povinny respektovat. Toto spojení je zpracováno plně v souladu dle stávajících mezinárodních dohod o systému AGTC.

Aktuálnost a platnost navrhované železniční koncepce v ZÚR LK potvrdilo ve svém vyjádření k této připomínce i MD ČR, kde se vyjadřuje i k údajné chybě a zastaralosti celkové koncepce. Koridor vymezený pro modernizaci železničního spojení s Polskem primárně vychází z vnitrostátní potřeby zvýšení konkurenceschopnosti železnice v uvedené relaci. Navrhovaná trasa reflektuje i nezbytné mezinárodní vazby na SRN. K podatelem popisovanému spojení do Wrocławu MD ČR dále uvedlo, že v průběhu projednání ZÚR LK Polská strana přehodnotila svůj postoj k trase přes Liberec. V jednání jsou varianta přes Liberec i Hradec Králové, ale tato jednání jsou teprve na začátku. Z tohoto důvodu není v současnosti možné do ZÚR LK požadovat jinou trasu než trasu již do ZÚR LK zpracovanou.

Koncepce železniční dopravy v ZÚR LK je aktuální a správná. Pokud dojde na základě probíhajících jednání k nějakým úpravám koncepce rozvoje železniční sítě, tak MD ČR poskytne územnímu plánování výsledné příslušné údaje o území do územně analytických podkladů dle stavebního zákona. Následně budou tyto nové informace předmětem aktualizace ZÚR LK.

### Připomínka č. 115, 116, část II.

#### II.

Ve výkrese širších vztahů je na závadu (kromě jednostranné preference silničního spojení), že v něm není zobrazeno město Wrocław – sídlo vojvodství, tj. území, se kterým sousedí Liberecký kraj, a není vyznačeno okresní město Zgorzelec.

Vyznačení koridorů či rozvojových os jako „s mezinárodním přesahem“ do sousedních krajů Ústeckého a Královéhradeckého je jen formální, ve skutečnosti tato spojení (bohudík) mezinárodní význam nemají a doufejme mít nebudou. Jejich zařazení v silniční síti mezinárodních silnic „E“ je pozůstatkem megalománie minulého režimu a přetrvávajícím nesplněním doporučení ze závěrečného stanoviska k posouzení vlivu koncepce dopravních sítí na životní prostředí z r. 1999 zrušit zařazení silnic v úseku Karlovy Vary – Ústí n.L. – Liberec – Hradec Králové do sítě „E“ (E442). Tomu dosud odpovídají i přetrvávající megalomanské návrhy na silniční spojení Turnov – Hradec Králové ve velkokapacitních rychlostních parametrech (viz bod V.). Podružný mezinárodní význam bude mít jen silnice ze Středočeského kraje pro spojení na Žitavu a Görlitz. (Naproti tomu nevyznačení silnice E65 přes Liberecký kraj je jistě koncepčním přínosem ZÚR, přestože to není v textu zdůvodněno.)



Ve výkrese je chybně vyznačena trasa kombinované dopravy C 59/1 AGTC (s označením KD1). V textu mezinárodní dohody AGTC (která je v této věci jedinečně platná jako právně závazný podklad) je na českém území definována jen Prahou, Všetatý a Libercem. Její vyznačení přes Lysou n.L. v trase nové trati Praha – Liberec přes Milovice poté, co byl opuštěn záměr na zdejší mezinárodní letiště, již nemá opodstatnění. Ve skutečnosti by toto vedení optimální trasu Praha – Liberec zbytečně prodloužilo.

Na sever od našich hranic směřuje trasa C 59/1 do Polska, kde se ve městě Nowa Sól napojuje na C 59 do Štětína a nikoli přes Görlitz do Německa, jak je vyznačeno ve výkrese. Vyznačení větve do Žitavy a dále do německého vnitrozemí je přínosem návrhu ZÚR. Vyznačenou trasu od Žitavy do Görlitz ale nelze chápat jako variantu k trase KD1 přes Frýdlant, pokud není vyznačeno její napojení na polskou síť a současně navrženo přímé napojení i na trať Liberec – Hrádek n.N. kolem polské Sieniawky. Úvrat v Žitavě navržená v ZÚR je pro daný účel provozní nesmysl.

## Vypořádání k části II.:

Druhý bod připomínky se věnuje zejména výkresu širších vztahů, kde je z pohledu Ateliéru pro životní prostředí upozorňováno na řadu nedostatků.

V prvním odstavci části II. připomínky je uvedeno, že ve výkresu širších vztahů není zobrazeno město Wrocław. Město Wrocław leží mimo území zobrazené na tomto výkrese a nemůže být tudíž na něm přímo zobrazeno. Poloha a směr na Wrocław jsou však výrazně zobrazeny v prostoru rámových údajů.

V druhém odstavci jsou rozvojové osy chybně vnímány pouze jako koridory silnic mezinárodního významu, které považuje autor připomínky za silnice méně významné a nikoli s mezinárodním významem. Jedná se o silnice zařazené do mezinárodní sítě, což je stav, který byl výchozím podkladem pro ZÚR LK. Rozvojové osy s mezinárodním významem vycházejí z Politiky územního rozvoje a ZÚR LK je povinně zpřesňují.

V třetím odstavci označuje autor připomínky trasu kombinované dopravy KD1 za špatně vyznačenou a odkazuje se na text mezinárodní dohody AGTC. Tato mezinárodní dohoda byla respektována a upřesněna již v Politice územního rozvoje České republiky 2008 (dále jen PÚR ČR), kde je již koridor kombinované dopravy KD1 vymezen jako Zawidów – Frýdlant – Liberec – Turnov – Mladá Boleslav – Milovice – Lysá nad Labem – Praha. PÚR ČR je pro zásady územního rozvoje závazná.

Čtvrtý odstavec se věnuje trase kombinované dopravy KD1 do Görlitz s tím, že trasu od Žitavy do Görlitz nelze chápat jako variantu k trase KD1 přes Frýdlant, pokud není vyznačeno její napojení na polskou síť a současně navrženo přímé napojení i na trať Liberec - Hrádek n.N. kolem polské Sieniawky. Toto variantní vedení trasy KD1 vyplývá z PÚR ČR, kdy je v čl. 129 pro koridor KD1 uložen úkol pro ministerstva a jiné ústřední správní úřady: Prověřit možnosti propojení na modernizovanou trať v SRN přes Zittau.

Hlavním předmětem připomínkovaného výkresu širších vztahů nejsou dopravní sítě, které jsou zde znázorněny pouze jako jevy informativní (viz legenda) a slouží doplňkově pro pochopení širších vztahů a vazeb ZÚR LK, která může fakticky řešit výhradně území Libereckého kraje. ZÚR LK v oblasti dopravních sítí vychází z aktuálních a platných kategorizací, které jsou v kompetenci MD ČR. ZÚR LK rovněž respektuje a dále zpřesňuje PÚR ČR.

## Připomínka č. 115, 116, část III.

### III.

Ve výkrese koncepce dopravy – cílový stav (a několikrát i v textu) je chybně uveden název polského města (foneticky znějící) Šklarska Poremba jako „Skłarszka ...“ tedy foneticky „Sklažska Poreba“.

Závažné věcné nedostatky zde vykazuje vyznačení železničních koridorů:

- a) Jak je uvedeno v textu ZÚR, vymezení koridoru v úseku Liberec – Frýdlant – hranice ČR má umožnit dodržení závazků ČR jako signatáře dohody AGTC, která mj. vyžaduje u stávajících tratí dosáhnout úpravami min. traťovou rychlost 100 km/h. V ZÚR je však vyznačena jen stávající trať, kde potřebné a podstatné zvětšení poloměru téměř všech oblouků není z územně technických hledisek možné (event. úlevy lze podobně jako jinde tolerovat jen v blízkosti stanic a popř. uvnitř měst). Z toho vyplývá, že na území mimo Liberec je v daném směru a přírodně hodnotném území třeba uvažovat novou trať s dlouhým tunelem pod hřebenem Jizerských hor.
- b) V úseku Liberec – Hodkovice nad Mohelkou je vyznačen nevhodný zakřivený koridor s předpokladem dvou tunelů, se zásahem do zalesněných svahů v severní okrajové části města Hodkovic a vedením trati s portály v blízkosti zástavby, přestože je dobře možné vést kratší koridor téměř přímo s jediným tunelem délky cca 4,9 km, který má hodkovický portál umístěn v méně citlivém místě (viz přílohu).



- c) V prostoru Sedlejšovice – Turnov – hranice Středočeského kraje jsou bez bližšího popisu a zdůvodnění vyznačena dvě řešení. Jako návrh ZÚR s odpovídajícím zařazením jako veřejně prospěšná stavba je vyznačen koridor vedený podél silnice R35 (trať převážně v tunelu) s provozně nepřijatelným úrovnovým kolejovým rozvětvením do směrů Turnov a Příšovice (směr Praha) mimo stanici. Samotná trať Turnov – Sedlejšovice by nepochybně vyžadovala mezi oběma napojovacími body velký sklon (cca 14,5 ‰), ačkoli dohoda AGTC připouští max. 12,5 ‰. Větev Příšovice má pro hlavní směr nevhodně malý poloměr směrového oblouku a (při zachování stávající Turnov – Doubí – Sychrov, jak je zde vyznačeno) by měla stoupání rovněž nepřijatelně velké (13,5 ‰). Nákladný záměr v návrhu ZÚR proto nelze zdůvodnit jako trasu AGTC. Kromě toho je pro směr Liberec – Praha vyznačen ještě druhý koridor jako územní rezerva, avšak bez příslušné územní ochrany, ačkoli je veden těsně kolem rozšiřované zastavby v Doubí. Jako by se trať v tomto směru měla budovat až v další etapě s dalším tunelem a záhadným napojením na trať první (podrobnější technické řešení je objednatelem před veřejností nepřijatelně utajováno).

Ve skutečnosti je třeba vybudovat jen jediné řešení s hlavním směrem na Prahu a mimoúrovňovým odbočením směru Turnov zapojeným v prostoru Doubí do stávající optimalizované trati, jejíž stávající úsek přes Sychrov zůstane v dnešní podobě a do žst. Hodkovice n. Moh. povede podél hlavní trati. Vzhledem k maximálně přípustné hodnotě sklonu pro nově budované trati dle dohody AGTC, velkému výškovému rozdílu mezi napojeními nové trati u Jízery a u Sedlejšovic a požadavku na její co nejmenší délku je vhodné podejít silnici R10, čímž se nová trať zároveň dostane mimo zastavbu Příšovic.

- d) Pro zlepšení spojení Liberec – Česká Lípa (– Děčín) jsou – kromě optimalizace v úseku z Rynoltic na hranici Ústeckého kraje, která je zahrnuta do veřejně prospěšných staveb – vyznačeny i dvě varianty nového úseku, který významně zkrátí délku spojení a překlene nevyhovující část stávající trati s velkou ztracenou výškou a nevyhovujícím směrovým vedením – avšak jen jako územní rezerva. Návrh ZÚR tak ztěžuje další přípravu tohoto záměru ani územní ochranu, ačkoli optimalizace celého zbytku trati bez nového úseku by měla jen zanedbatelný efekt. Důvodem je snad neschopnost vybrat jednu z obou variant, ačkoli západní varianta má mnohem větší dopravní přínos, protože v delším úseku využívá příznivý úsek žitavské trati a opouští strmý úsek českolipské trati východně od Rynoltic.

### Vypořádání k části III.:

V úvodu III. bodu upozorňuje autor připomínky na chybně psané město Szklarska Poreba. Tato část bude upravena.

V následujícím bodě a) se autor připomínky věnuje koridoru D27 v úseku Liberec – Frýdlant – Hranice ČR a namítá, že na stávající trati není možné dosáhnout min. traťové rychlosti 100 km/hod. Vedení koridoru kombinované dopravy v tomto úseku je stanoveno PÚR ČR. V ZÚR LK je navržena optimalizace této trati, aby mohlo být v rámci možností dosaženo co nejvyšší traťové rychlosti.

V bodě b) je koridor D26 v úseku Liberec – Hodkovice nad Mohelkou označen za nevhodný se zásahem do zalesněných svahů a v blízkosti zastavby, přestože je možné vést kratší koridor téměř přímo s jediným tunelem délky cca 4,9 km, který má hodkovický portál umístěn v méně citlivém místě. Návrh tohoto řešení je přílohou připomínky.

MD ČR ve svém stanovisku uvádí, že vzhledem k započatým jednáním s polskou stranou v průběhu pořizování ZÚR LK o vedení železniční trati Praha – Wrocław není v současnosti možné do ZÚR LK požadovat jinou trasu než tu zanesenou v ZÚR LK. V případě shody o budoucím spojení Praha – Wrocław budou nové požadavky poskytnuty do ÚAP. V těchto jednáních jsou zatím zvažovány dvě varianty, jedna přes Liberec a druhá přes Hradec Králové.

Případné nové poznatky vyplývající z jednání s polskou stranou bude možno uplatnit v aktualizaci ZÚR LK. Dopravní koridory v zásadách územního rozvoje neřeší technické řešení samotné stavby. Ze ZÚR LK tedy nelze vyčíst umístění délky tunelu a umístění portálu.

V bodě c) je řada technických návrhů a údajů, které nejsou předmětem řešení ZÚR LK. ZÚR LK pouze vymezuje koridory pro dopravní a technickou infrastrukturu nadmístního významu. Dále autor připomínky uvádí, že v prostoru Sedlejšovice – Turnov – hranice Středočeského kraje jsou bez bližšího popisu a zdůvodnění vyznačena 2 řešení. Jedno jako návrh a druhé jako územní rezerva bez příslušné územní ochrany. Zdůvodnění řešení navrženého v ZÚR LK bude doplněno do ZÚR LK, odůvodnění do kapitoly D.1. Územní rezerva je v tomto úseku územní ochrana pro prověřované budoucí využití koridoru Praha – Liberec, které umožní kratší dojezdovou dobu a tedy větší konkurenceschopnost železniční dopravy. Návrhem je dosud prověřené řešení koridoru Liberec – Praha.

V bodě d) autor připomínky považuje územní rezervu pro novostavbu v úseku Bílý Kostel - Rynoltice koridoru D33 za nedostatečnou územní ochranu. Územní rezerva je však dostatečná územní ochrana pro prověřované budoucí využití. Dle § 36 odst. 1 stavebního zákona je koridor územní rezervy koridor, jehož dosavadní využití nesmí být měněno způsobem, který by znemožnil nebo podstatně ztížil

prověřované budoucí využití. Zpřesnění či případný výběr ze dvou koridorů územní rezervy bude prověřen územní studií, která je navržena v ZÚR LK, kapitole I.

#### Připomínka č. 115, 116, část IV.

##### IV.

V textových částech ZÚR je chybně popsáno vedení trasy kombinované dopravy C 59/1 AGTC přes Turnov, ačkoli takto ve skutečnosti není definována (viz bod II.). Věcně chybný text v PÚR 2008 nemůže být směrodatný – chybné je tam dokonce i číslo této trasy. Její vedení přes Turnov, jak navrhuje zpracovatel předkládaných ZÚR, by v rozporu se smyslem dohody AGTC znamenalo provozně nesmyslné ponechání úvrati v žst. Turnov pro dálkovou nákladní dopravu a také by znemožnilo bezúvratově zapojení jičínské trati do této stanice.

#### Vypořádání k části IV.:

Ve IV. části autor připomínky označuje vedení trasy kombinované dopravy KD1 za chybné a současně označuje i za chybný text v PÚR ČR.

Mezinárodní dohoda AGTC byla respektována a upřesněna v Politice územního rozvoje PÚR ČR (na jejíž tvorbě a tedy správnosti zapracování dohod AGTC se podílelo i MD ČR), kde je koridor kombinované dopravy KD1 vymezen jako Zawidów – Frýdlant – Liberec – Turnov – Mladá Boleslav – Milovice – Lysá nad Labem – Praha. ZÚR LK tento koridor povinně převzala a zpřesnila do podrobnosti odpovídající zásadám územního rozvoje. PÚR ČR je pro zásady územního rozvoje závazná. Technické řešení (úvrat') není předmětem zásad územního rozvoje.

#### Připomínka č. 115, 116, část V.

##### V.

Přes Liberec dnes nevede žádná trasa multimodálního koridoru a tedy ani hlavní proudy kamionové dopravy. Vzhledem k vedení páteřní silniční trasy na dně údolí a v těsné blízkosti centra Liberce je to pro silniční dopravu i životní prostředí ve městě optimální stav. Přesto navrhuje ZÚR tuto situaci radikálně zhoršit návrhem na zařazení silnice I/35 Bílý Kostel n.N. – hranice ČR do kategorie silnic mezinárodního významu. To by nepochybně vyvolalo zvyšování jejích parametrů včetně kapacity, tj. zvýšení její atraktivity a tím i zavlečení dálkové kamionové dopravy přes Liberec. To je z výše uvedených důvodů zásadně chybné. Pro dálkovou kamionovou dopravu jsou vymezeny jiné trasy v jiných oblastech, u nichž tato část silniční dopravy nemá tak negativní dopady – včetně středního úseku silnice R35 Sedlice – Lipník n.B. Tento úsek R35 má v síti ČR klíčový význam, který je zcela odlišný od významu jejích koncových částí B.Kostel n.N. – Hradec Králové a Hranice na M. – hranice Slovenska. Efekt uvedeného návrhu pro odlehčení dálnice D1 by byl zanedbatelný ve srovnání se škodami způsobenými v Liberci (i jinde). Zřejmě zde negativně působí i nešťastné historické označení všech těchto rozdílných úseků stejným číslem, což u někoho dosud vyvolává mylnou představu o jejich potřebné homogenizaci do stejných parametrů.

Zásadně pochybná je také přetrvávající snaha (i Libereckého kraje) o výstavbu R35 v úseku Turnov – Úlibice. Vyhovujícím řešením je zde modernizace potřebných úseků dvoupruhové silnice (která by jinak už mohla být dnes hotová) a směrování kamionů na upravený tah II/268 + I/16.

\* \* \*

Vzhledem k uvedeným podstatným závadám předloženého návrhu ZÚR z června 2011 nepovažujeme za možné, aby byl tento návrh posouzen z hledisek vlivů na udržitelný rozvoj s kladným stanoviskem a předložen ke schválení. Navrhujeme jeho vrácení k zásadnímu přepracování a doplnění ve výše uvedených částech – tentokrát ve spolupráci s odborníky.

#### Vypořádání k části V.:

V V. části se autor připomínky věnuje silniční dopravě, zejména silnici I/35 jak v úseku Bílý Kostel – hranice ČR, tak silnici R35 mimo území LK.

Autor připomínky se domnívá, že by silnice I/35 v úseku Bílý Kostel – hranice ČR neměla mít mezinárodní význam. Charakter silnice vyplývá z PÚR ČR, kde je vymezena jako kapacitní silnice pro kvalitnější napojení na SRN a dálnici A4 (úsek Wrocław – Drážďany). Jedná se o potřebné propojení mezinárodních tahů E40 (A4) a E442 (I/13 a I/35). V odůvodnění ZÚR LK v kapitole D.1 je také uvedeno, že do kategorie silnic mezinárodního významu je zařazena proto, že je součástí mezinárodního dopravního spojení s návazností na multimodální koridor III.A prostřednictvím spolkové

kapacitní silnice B178. Dlouhodobě plánované kapacitní silniční spojení Bílý Kostel – hranice ČR, které se již částečně realizuje, tedy navazuje na obdobné kapacitní silniční spojení B178 (ve směru Zittau – Löbau), které se postupně realizuje v sousedním Německu.

Za pochybnou považuje autor připomínky snahu o výstavbu R35 v úseku Turnov – Úlibice. Dle jeho názoru postačí modernizace stávající komunikace a směřování kamionů na upravený tah II/268 + I/16. Záměr kapacitní silnice S5 (často označován jako R35) vyplývá z PÚR ČR, je součástí kategorizace dálnic a silnic I. třídy do roku 2040 schválené Ministerstvem dopravy. Důvodem pro vymezení tohoto koridoru v PÚR ČR je zkvalitnění nevyhovujícího silničního spojení Hradec Králové – Liberec. Pro Liberecký kraj bude mít tato komunikace i další přínosy, které jsou uvedeny v odůvodnění ZÚR LK, kapitole D.1.

Na závěr doporučuje autor připomínky přepracování ZÚR LK ve spolupráci s odborníky. K tomu je nutno uvést, že součástí projektantského týmu byl **XXXX**, autorizovaný inženýr, zkušený specialista na dopravu.

Dle výše popsaných vypořádání jednotlivých částí připomínky se připomínce vyhovuje pouze v části, týkající se opravy názvu města Szklarska Poreba. Tento název bude opraven. V ostatních částech se připomínce nevyhovuje.

### **Připomínka 117**

**Podal:** **XXXX**

**Č.j.** KULK 68536/2011

**Připomínka:**

Požadujeme, aby Zásady územního rozvoje Libereckého kraje důsledněji než jak je obsaženo v návrhu řešily tyto témata:

- Chránit a rozvíjet zásadní silnou stránku území podhůří Jizerských hor (Jablonecka a Liberecka) – veřejně přístupnou volnou krajinu, louky a hřebeny v úzkém kontaktu s městy, kam je možné jít a odkud je možné vidět město.
- Podporovat život v centrech osídlení.
- Podporovat kvalitu a stabilitu krajiny – krajinnou zeleň (remízky, meze, aleje) a předcházet povodním pomocí preventivních opatření zvyšujících retenci vody v krajině.

Konkrétně z toho vyplývají následující požadavky:

1. V rámci "Vymezení cílových charakteristik krajiny" definovat volné louky v okolí Jablonce nad Nisou a Liberce a jejich přístupnost jako významnou hodnotu a cílovou charakteristiku; chránit ji a rozvíjet:
  - Vymezit v okolí měst systém nezastavitelných oblastí sestávající z hlavních otevřených prostorů v krajině a horizontů. Pro ostatní území mimo kompaktní zástavbu měst požadovat podmínění dalšího rozšiřování zastavitelných ploch zahájením výstavby domů v 70% plochy zastavitelných ploch vymezených v dané obci **platnou** územně plánovací dokumentací a kolaudací domů v 50% zastavitelných ploch vymezených v dané obci **platnou** územně plánovací dokumentací. Toto považujeme za důležité zejména v katastrálních územích Proseč nad Nisou, Lukášov, Vratislavice nad Nisou, Vesec u Liberce, Krásná studánka, Radčice u Krásné studánky.
  - Vymezit oblasti na rozhraní sídla a krajiny, kde je třeba navrhnout charakter rozhraní sídla a krajiny s důrazem na respektování a ochranu pohledových horizontů, hodnot území a zvýšení retenční schopnosti v oblasti prostřednictvím regulačních plánů nebo územních studií.
  - Zahrnout požadavek pro ÚPD na zajištění prostupnosti pro pěši ve vazbě sídlo-krajina stabilizací současně cestní sítě (i pořídních cest) a požadavkem na zajištění možnosti průchodu mezi volnou krajinou a sídlem ve směru kolmo na hranici zástavby přímými průchody ve vzdálenosti odpovídající možnostem pohybu chodce v daném terénu a podmínkách (maximálně 100-160m dle místně specifických podmínek).
  - Do cílových charakteristik zahrnout doplnění krajinné zeleně a zvyšování retenční schopnosti území pomocí přírodních prvků menšího měřítka (remízků, mezí, alejí, zasakovacích průlehlů a pásů apod.)
  - Do cílových charakteristik zahrnout snížení světelného znečištění zejména veřejným osvětlením.
2. V rámci "Zpřesnění vymezení ploch a koridorů vymezených v politice územního rozvoje a vymezení ploch

|                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                   |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                               |
|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <p>a koridorů nadmístního významu, ovlivňujících území více obcí" cíleně formulovat zásady předcházení suburbanizaci. Jejich součástí by mělo být zejména požadování etapizace u nově vymezených zastavitelných ploch vázané na naplnění ploch stávajících, požadavek na zajištění nebo alespoň umožnění efektivní obytné hustoty a nemožnost vyloučit požadavek regulačních plánů již v zadání územních plánů bez prověření konceptem či návrhem.</p> <p>3. V rámci "Vymezení území vybraných ploch a koridorů nadmístního významu na území kraje pro prověření změn jejich využití územní studií." požadovat studii koordinace rozvoje v ose Chrastava – Liberec – Proseč nad Nisou – Jablonec nad Nisou – Nová Ves nad Nisou – Lučany nad Nisou – Smržovka – Tanvald s důrazem na prevenci suburbanizace, rozvoj veřejné dopravy, znovuvyužití brownfields, dostupnost služeb a udržení přírodních hodnot. Studie by měla být zpracována s participací samospráv, podnikatelů a neziskových organizací z řešeného území.</p> <p>4. V rámci "Upřesnění územních podmínek koncepce ochrany a rozvoje přírodních, kulturních a civilizačních hodnot území kraje" definovat funkční centra, jejich polycentrické uspořádání a území s obytnou hustotou 80-160 obyv./ha jako civilizační a ekonomické hodnoty a formulovat požadavky a zásady jejich ochrany a rozvíjení. Zejména klást důraz na dostupnost center veřejnou dopravou. V rámci „Projektu společného využití železničních a tramvajových tratí“ požadovat lokalizaci zastávek v maximální blízkosti k centrálním veřejným prostorům dotčených měst a obcí.</p> <p>5. V rámci „zásad koncepce rozvoje technické infrastruktury“ se cíleněji věnovat vodnímu režimu měst vzhledem ke klimatickým podmínkám, zahrnout požadavek pro všechny zastavitelné plochy a plochy přestavby na řešení vsakování dešťových vod nebo jejich zdržení na pozemku v kapacitě 60 mm denního úhrnu srážek před jejich svedením do vodního toku či do kanalizace pro veřejnou potřebu jednotné či oddílné pro samostatný odvod dešťové vody. Pro řešení dešťové kanalizace požadovat přímá taktéž řešení vsakování nebo retence v kapacitě 60 mm denního úhrnu srážek. Dále vzhledem k probíhající změně klimatu chránit prameniště, byť v současné době nevyužívaná.</p> | <p><b>Odůvodnění:</b></p> <p><b>Volná krajina v úzkém spojení s městy a pestrým životem v jejich centrech je základní silnou stránkou Jablonecka a Liberecka. Volná krajina na okraji měst tvoří zásadní rekreační i estetickou hodnotu, je součástí charakteru oblasti. Je přitom dnes ohrožena suburbánní zástavbou a její přístupnost dopravními stavbami. Silná centra jako druhá nezbytná součást atraktivity jsou suburbanizací ohrožena rovněž, protože při stavu, kdy nedochází k nárůstu počtu obyvatel, plošné rozrůstání města oslabuje život v centru.</b></p> <p>ad 1. Cílové charakteristiky krajiny byly do územního plánování zavedeny v důsledku implementace Evropské úmluvy o krajině (ČR ratifikovala). Úmluva přitom jasně jako dva kroky odděluje vymezení a hodnocení (krajiny) (odstavec C) a na tomto podkladě definování cílových charakteristik krajiny (odstavec D). ZÚR však uvádí pouze období preventivního hodnocení krajinného rázu – tedy první krok vymezení a hodnocení, nikoli skutečné navržení žádoucích cílových charakteristik. Proto požadujeme doplnění skutečných požadavků a pravidel pro návrh pozitivních změn v krajině a důslednou ochranu krajinných hodnot.</p> <p>ad 2. Tento požadavek opíráme o republikové priority č. 19 a 24 Politiky územního rozvoje ČR 2008, dle Usnesení vlády č. 929 ze dne 20.7.2009 o Politice územního rozvoje ČR 2008.</p> <p>ad 3. Tento požadavek opíráme zejména o republikovou prioritu č. 16 a dále také o republikové priority č. 19 a 24 Politiky územního rozvoje ČR 2008, dle Usnesení vlády č. 929 ze dne 20.7.2009 o Politice územního rozvoje ČR 2008.</p> <p>ad 4. Území s obytnou hustotou 80-160 obyv./ha umožňuje hospodárné využívání veřejné dopravy, občanské vybavenosti a silnic a inženýrských sítí a tak zatěžuje méně než řidší zástavba veřejné rozpočty. Zároveň vytváří menší tlak na zastavování krajiny. Živá a dobře pěšky/veřejnou dopravou dostupná centra zajišťují rovné příležitosti pro obyvatele (neznevýhodňují neřidiče – mládež, důchodce) a jsou podhoublím pro pestrý kulturní a sociální život.</p> <p>ad 5. V Libereckém kraji je jiné klima, než je průměr ČR, vyskytuje se zde více srážek. Na to je třeba reagovat místně specifickými požadavky nad rámec požadavků Vyhlášky o obecných požadavcích na využívání území č. 501/2006 Sb. Vzhledem k probíhajícím klimatickým změnám, které vedou k větším extrémům srážek</p> |
|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|

## Vypořádání:

### Bod 1

V bodu 1 připomínky požaduje podatel námítky definovat volné louky v okolí Jablonce a Liberce a jejich přístupnost jako významnou hodnotu a cílovou charakteristiku. Definice konkrétních luk je pod

podrobností Zásad územního rozvoje Libereckého kraje (dále jen ZÚR LK). Dle § 36 odst. 1 o územním plánování a stavebním řádu ve znění pozdějších předpisů (dále jen stavební zákon) zásady územního rozvoje stanoví zejména základní požadavky na účelné a hospodárné uspořádání území kraje, vymezí plochy nebo koridory nadmístního významu a stanoví požadavky na jejich využití.

Nová výstavba a požadavek na definování podmínek, za kterých lze vymezovat nové zastavitelné plochy je vždy předmětem vyhodnocení územních plánů k jejich aktualizaci, což vyplývá z § 55 odst. 3 zákona č. 183/2006 stavebního zákona: „*Další zastavitelné plochy lze změnou územního plánu vymezit pouze na základě prokázání nemožnosti využít již vymezené zastavitelné plochy a potřeby vymezení nových zastavitelných ploch.*“ Není tedy nutné opakovat v ZÚR LK zákon, kterým jsou povinni řídit se všichni při pořizování jakékoli územně plánovací dokumentace.

Konkrétní vymezení oblastí na hranici mezi zastavěným územím a volnou krajinou a určení podmínek pořízení regulačních plánů či územních studií je pod hranicí podrobnosti danou nastaveným koncepčním přístupem při zpracování ZÚR LK. Specifický územní problém úzkého stětu mezi rozvojovou oblastí ROB1 Liberec a specifickou oblastí SOB5 Jizerské hory bude řešen na základě připomínky, mimo výše uvedená ustanovení, doplněním úkolu pro územní plánování pod písmenem a) u ROB1 ve znění:

„Na rozhraní měst a volné krajiny vymezit systém nezastavitelných oblastí sestávajících z hlavních otevřených prostorů v krajině a horizontů, tyto oblasti chránit jako hodnotu v území a jako přirozený přechod mezi sídlem a volnou krajinou, popř. lesem.“

Podmínka vymezit a chránit tzv. zelené pásy propojující sídlo a volnou krajinu je stanovena již v Prioritě PÚR ČR č. 21. Tato priorita je aplikovatelná především při zpracování územních plánů obcí. Na úrovni ZÚR jí není možné jakkoli konkretizovat a její doslovné převzetí z PÚR ČR nepovažujeme za účelné.

Zvyšování retenční kapacity krajiny má úzké souvislosti především s instituty komplexních pozemkových úprav, ustanovení v ZÚR LK upravující konkrétně danou oblast regulace území nepovažujeme za aplikovatelné.

Problematice povodní jako přírodních katastrof a jejich předcházení se věnuje § 19 odst 1 pís. g) stavebního zákona, který říká, že *úkolům územního plánování je zejména (kromě jiného také) vytvářet v území podmínky pro snižování nebezpečí ekologických a přírodních katastrof a pro odstraňování jejich důsledků, a to přírodě blízkým způsobem.* Opakování zákonných ustanovení v ZÚR LK považujeme za zbytečné.

Problematiku světelného znečištění nelze považovat za otázku územního plánování a tedy ani za aplikovatelnou do ZÚR LK.

## Bod 2

ZÚR LK stanoví ve všech rozvojových oblastech úkoly pro územní plánování, jejichž smyslem je omezit trend suburbanizace v okolí větších sídel. U každé rozvojové oblasti jsou definovány konkrétně tyto úkoly:

- Rozsah návrhových ploch pro bydlení odvozovat ze sociodemografických prognóz v souladu s koncepcemi rozvoje obcí v širších územních souvislostech.
- Regulačními nástroji územního plánování zajistit koncepční a koordinovaný rozvoj obcí v sídelní struktuře.
- Upřednostňovat intenzifikaci využití zastavěných území před zástavbou volných ploch a tak minimalizovat nároky na rozsah nových zastavitelných ploch na úroveň nezbytných potřeb.
- Nepřipouštět spontánní přístupy k urbanizaci území, chránit přírodní a kulturní hodnoty území před nevratnými urbanizačními zásahy.

Konkrétně u rozvojové oblasti ROB1 Liberec jsou navíc definovány tyto úkoly, jejichž smyslem je ochrana okolní krajiny před rozrůstáním sídel:

- Ve smyslu principů udržitelného rozvoje zpřesnit zónování rozvojové oblasti na úrovni ÚPD jednotlivých zahrnutých obcí na územní části pro přednostní umísťování ekonomických aktivit a na územní části pro přednostní umísťování bydlení a příměstské rekreace a tím zajistit podmínky pro snížení zatížení navazujících zvláště chráněných území, zejména specifické oblasti Jizerské hory.
- Podporovat aktivity směřující k posílení významu veřejné dopravy, významného aspektu integrity oblasti i Libereckého kraje. Optimalizovat rozmístění železničních zastávek na regionálních tratích.

Všechny rozvojové oblasti jsou v hrubém měřítku ZÚR LK, který je dán stavebním zákonem, rozčleněny na zóny s přednostním umísťováním ekonomických aktivit a zóny s přednostním umísťováním bydlení a příměstské rekreace. V rámci aktuální znalosti území na krajské úrovni uvedené rozčlenění potřebám



regionálního územního plánování dostačuje, otázky případného detailnějšího členění rozvojových oblastí budou předmětem dalších průzkumů a rozborů území (průzkumů území v rámci ÚAP) a poté pravidelných aktualizací ZÚR LK. Citované úkoly pro územní plánování spolu s obecnou úpravou ochrany nezastavěného území ve stavebním zákoně (především § 53 odst. 5 a § 55 odst. 3) a dále v zákoně o ochraně přírody a krajiny a zákoně o ochraně zemědělského půdního fondu považujeme v daný moment za dostatečné, se zachováním přiměřené autonomie obcí při řízení rozvoje svého území.

Naplnění stávajících zastavitelných ploch a vymezení nových se věnuje § 55 odst. 3 stavebního zákona, který říká: „*Další zastavitelné plochy lze změnou územního plánu vymezit pouze na základě prokázání nemožnosti využít již vymezené zastavitelné plochy a potřeby vymezení nových zastavitelných ploch.*“ Nepovažujeme za účelné opakování principů daných zákonem v ZÚR LK.

Možnost či nemožnost pořízení regulačního plánu upravuje stavební zákon v díle 3. Toto není předmětem ZÚR LK.

### Bod 3

Podalel připomínky požaduje uložení územní studie v rozvojové ose Chrastava – Liberec – Proseč nad Nisou – Jablonec nad Nisou – Nová Ves nad Nisou – Lučany nad Nisou – Smržovka – Tanvald s důrazem na prevenci suburbanizace, rozvoj veřejné dopravy, znovuvyužití brownfields, dostupnost služeb a udržení přírodních hodnot.

Del § 30 odst. 1 stavebního zákona „Územní studie navrhuje, prověřuje a posuzuje možná řešení vybraných problémů, případně úprav nebo rozvoj některých funkčních systémů v území, například veřejné infrastruktury, územního systému ekologické stability, které by mohly významně ovlivňovat nebo podmiňovat využití a uspořádání území nebo jejich vybraných částí“. Dle požadavku podatele připomínky navrhovaná územní studie neřeší jen vybrané problémy, ale zahrnuje všechny možné problémy, které lze v daném území identifikovat. Realizace takové územní studie je těžko uchopitelná a prakticky nerealizovatelná.

### Bod 4

Ochrana center měst a zachování jejich funkčnosti je primárně zájmem samosprávy těchto měst, což je řečeno v § 35 zákona č. 128/2000 Sb. Zákon o obcích. Obecná ustanovení k jejich podpoře v ZÚR LK nepovažujeme za účinná.

Stejně tak dostupnost center veřejnou dopravou je primárně problematika samospráv obcí, měst a krajů, které veřejnou dopravu financují a spravují. Dostupnost z hlediska naplánování a přivedení potřebné komunikace je otázka územního plánu nikoli ZÚR LK, které řeší nadregionální vazby, které ale nespádají do problematiky dostupnosti veřejnou dopravou. Pro případ železničního spojení jako veřejné dopravy je příslušné k navrhování nových tras železniční trati MD a liberecký kraj, kteří pravidelně vyhodnocují potřebu nových tratí. Požadavky těchto orgánů jsou již v ZÚR LK zapracovány.

Lokalizace zastávek ve zmiňovaném projektu je pod podrobností ZÚR LK. Tuto problematiku řeší územní popř. regulační plán. Zároveň ZÚR LK nemohou zasahovat do projektu, který není v jejich pravomoci.

### Bod 5

Vodní režim upravují oborové koncepce, z kterých obdobný požadavek jako vznáší podatel připomínky nijak nevyplývá. Tento požadavek nemají ani příslušné dotčené orgány, které hájí veřejný zájem v oblasti s nakládání s vodami a ochraně přírody a krajiny.

Stanovování množství zadržované vody na konkrétních pozemcích je pod podrobností ZÚR LK.

**Připomínka č. 118**Podal: **XXXX**, Autocamp Sedmihorky

Č.j. KULK 68538/2011

**Připomínka:**

Zásadně nesouhlasím s tím, že se nevyhodnocuje jižní varianta R-35, neboť přesto, že nevede územím kraje, má na rozvoj kraje zásadní vliv. Z hlediska zdravého rozumu a zájmu kraje o rozvoj nelze přemýšlet tak, že co není na území kraje, to se nás netýká.

KRAJSKÝ ÚŘAD LIBERECKÉHO KRAJE

**Vypořádání:**

Pan **XXXX** nesouhlasí s tím, že se nevyhodnocuje jižní varianta R-35, neboť přesto, že nevede na území kraje, má na rozvoj kraje zásadní vliv. Z hlediska zdravého rozumu a zájmu kraje o rozvoj nelze přemýšlet tak, že co není na území kraje, to se nás netýká.

Ministerstvo dopravy, jako dotčený orgán k dálnicím a silnicím I. třídy uplatnilo k této připomínce následující stanovisko: „Ministerstvo dopravy vždy odmítalo ideu tzv. jižní varianty především z důvodu, že nedokáže odvést tranzitní dopravu ze stávající trasy silnice I/35. Tento náš názor byl plně potvrzen i zpracovaným dopravním modelem fy. Cityplan, který byl zpracován jako zakázka pro Liberecký kraj. S přípravou a realizací jižní varianty nepočítáme a její územní ochranu nepožadujeme“.

V roce 2009 si Liberecký kraj nechal zpracovat Studii proveditelnosti a účelnosti silnice R35, která zahrnuje dopravní, ekologické i ekonomické posouzení tří variant (tzv. jižní, severní a superseverní). Tato studie byla podkladem pro ZÚR LK a převzaty byly pouze ty části koridorů, které se nacházely na území Libereckého kraje, protože zásady územního rozvoje se požírají pro území kraje.

Republikové záměry, včetně těch, které přesahují území jednoho kraje (jako je např. i kapacitní silnice S5) jsou obsahem Politiky územního rozvoje ČR.

Vzhledem k tomu, že námitka je uplatněna k ZÚR LK lze se domnívat, že pojem „nevyhodnocuje“ znamená „není obsahem Vyhodnocení vlivu ZÚR na udržitelný rozvoj území“. Vzhledem k tomu, že se jedná o vyhodnocení konkrétních zásad územního rozvoje, v tomto případě Libereckého kraje, vyhodnocují se zcela logicky pouze záměry obsažené v ZÚR LK. Protože tzv. jižní varianta není na území Libereckého kraje, není obsahem ZÚR LK a tedy ani Vyhodnocení vlivu ZÚR LK na udržitelný rozvoj území. Nicméně je zmíněna v textu a ve výkrese širších vztahů jako jedna ze zvažovaných variant. Vyhodnocena byla v rámci Zásad územního rozvoje Královéhradeckého a Středočeského kraje.

**Připomínka č. 120:****Podal:** XXXX**Č.j.** KULK 68533/2011**Připomínka:**

*V lokalitě Liberec 74 – Pílníkov  
požadujeme budoucí koridor  
železniční trati Liberec – Turnov  
omezit na minimum, aby ne-  
došlo do budoucna ke zbytečné  
blokaci pozemků a nemovitostí,  
které tam nyní jsou a byly by  
tak i časově znehodnoceny*

**Vypořádání:**

Podatel připomínky požaduje budoucí koridor železniční trati omezit na minimum, aby nedošlo do budoucna ke zbytečné blokaci pozemků a nemovitostí a k jejich znehodnocení.

V ZÚR LK je navržen koridor mezinárodního významu železniční spojení Praha-Mladá Boleslav-Turnov-Liberec-Frydlant-Černousy/Zawidów (PL). Důvodem pro vymezení koridoru je dodržení závazků ČR jako signatáře dohody AGTC, zkvalitnění a zrychlení dostupnosti Prahy a následně dalších návazností železničního spojení, zlepšení dopravních vazeb v rámci rozvojových oblastí ROB1 Liberec a ROB3 Turnov, podstatné zkrácení trasy z Prahy do Liberce, zmírnění negativních dopadů na životní prostředí aj. (viz. odůvodnění kap D.1)

ZÚR LK navrhuje koridor pro umístění železniční trati a stanovují úkol pro územní plánování: upřesnit, stabilizovat a řešit územní souvislosti vedení koridoru v ÚPD dotčených obcí. Je tedy úkolem obcí zpřesnit koridor s ohledem na limity území, rozvoj obce a v souladu s požadavky dotčených orgánů. V rámci územního plánu pak bude zřejmé, které pozemky jsou koridorem dotčeny a které ne. Toto nelze určit již na úrovni ZÚR LK a to vzhledem k měřítku ve kterém jsou zpracovávány.

**Připomínka č. 121:****Podal:** Nový Bor, stavební úřad a úřad územního plánování**Č.j.** KULK 68514/2011**Připomínka:**

Město Nový Bor prostřednictvím Městského úřadu Nový Bor, stavebního úřadu a úřadu územního plánování v souladu s § 39 zákona č. 183/2006 Sb., ve znění pozdějších předpisů (stavební zákon) souhlasí s Návrhem ZUR Libereckého kraje tak, jak byl předložen Městu Nový Bor a byl dne 16. 8. 2011 prezentován v České Lípě.

V uvedeném Návrhu ZUR Libereckého kraje je koridor stavby vedení VVN 110 kV z Nového Boru přes CHKO Lužické hory pro zásobování Šluknovského výběžku elektrickou energií zařazen jako územní rezerva a je vyznačen jako koridor v plochách nadmístního významu a to jako *podzemní vedení VVN 110 kV* (úsek TR Nový Bor – hranice LK – TR Varnsdorf), což bylo podmínkou Města Nový Bor. Nadzemní vedení této stavby je *přípustné* pouze v úseku Česká Lípa – TR Nový Bor.

**Vypořádání:**

Přestože je podání k veřejnému projednání Zásad územního rozvoje Libereckého kraje (dále jen ZÚR LK) psáno jako vyjádření města Nový Bor, není doloženo pověřením příslušného orgánu města. Podání bylo vyhodnoceno jako připomínka. Město Nový Bor uplatnilo samostatnou námitku, o které je rozhodováno pod č. 7.

Obsahem připomínky je souhlas s návrhem ZÚR LK, kde je koridor stavby vedení VVN 110 kV z Nového Boru přes CHKO Lužické hory pro zásobování Šluknovského výběžku elektrickou energií zařazen jako územní rezerva a je vyznačen jako podzemní vedení VVN 110 kV (úsek TR Nový Bor – hranice LK – TR Varnsdorf).

Zásady územního rozvoje Libereckého kraje v zásadě Z32 vymezují koridor nadmístního významu – územní rezerva E8B vedení VVN 110 kV, úsek TR Nový Bor – hranice LK – TR Varnsdorf. V úkolech pro územní plánování je uvedeno, že se má preferovat podzemní kabelové vedení trasy ve zvláště chráněném území. Ve výkrese č. 2 plocha koridorů nadmístního významu, včetně ÚSES je koridor zobrazen jako územní rezerva koridoru pro umístění podzemních vedení VVN 110 kV.

### **Připomínka č. 123:**

**Podal:** XXXX

**Č.j.** KULK 68519/2011

### **Připomínka:**

Podatel je v rámci společného jmění manželů spoluvlastníkem nemovitosti, a to konkrétně st.p.č. 2427 o výměře 180 m<sup>2</sup> – zastavěná plocha a nádvoří, p.p.č. 423/4 o výměře 358 m<sup>2</sup> – zahrada (zemědělský půdní fond) a budovu v části Jablonec nad Nisou, č.p. 2452, způsob využití – rodinný dům, na st.p.č. 2427, to vše v katastrálním území, obci a okrese Jablonec nad Nisou, zapsáno na listu vlastnictví číslo 745.

Výše uvedenou nemovitost budovu podatel využívá k trvalému bydlení.

Dle konceptu územního plánu města Jablonec nad Nisou a dle návrhu zásad územního rozvoje Libereckého kraje má dojít ke stavbě silniční komunikace západní tangenty s kapacitou přes 1500 vozidel denně v blízkosti výše uvedené nemovitosti.

**Podatel** proto jako vlastník pozemků a staveb dotčených návrhem veřejné prospěšných staveb a zastavitelných ploch **z á s a d n ě n e s o u h l a s í s k o n c e p t e m ú z e m n í h o p l á n u a s n á v r h e m z m ě n y ú z e m n í h o p l á n u č. 62 a z n á v r h e m z á s a d ú z e m n í h o r o z v o j e L i b e r e c k é h o k r a j e** a tímto podává v souladu s ustanovením § 52 odst. 2 zákona č. 183/2006 Sb. o územním plánování a stavebním řádu (stavební zákon) následující námítky proti výše uvedenému konceptu návrhu územního plánu a změně územního plánu č. 62 města Jablonec nad Nisou a proti návrhu zásad územního rozvoje Libereckého kraje, které odůvodňuje následujícími negativními dopady:

- zvýšení hlukové zátěže
- zvýšení emisní zátěže (prach, výfukové plyny)
- rušení nočního klidu (hluk, světlo)
- snížení hodnoty nemovitosti
- snížení rekreační hodnoty nemovitosti
- nepřipustná ekologická zátěž pro nemovitost a lokalitu

### **Vypořádání:**

Podatel připomínky nesouhlasí s návrhem tzv. západní tangenty v Jablonci nad Nisou. Zdůvodňuje to negativními dopady, které konkretizuje – zvýšení hlukové zátěže, zvýšení emisní zátěže, rušení nočního klidu, snížení hodnoty nemovitosti, snížení rekreační hodnoty nemovitosti, nepřipustná ekologická zátěž pro nemovitost a lokalitu.

Zásady územního rozvoje Libereckého kraje (dále jen ZÚR LK) navrhují koridor D11A silnice I/14 úsek Liberec – Jablonec nad Nisou. Důvodem vymezení je zejména zlepšení dopravních vazeb v rámci rozvojové oblasti ROB1 Liberec ve východním směru na Jablonec nad Nisou, Smržovku, Tanvald, zkvalitnění dopravního propojení největších měst kraje, odstranění nehodových úseků při průchodu zastavěnými částmi měst Liberce a Jablonce nad Nisou, snížení negativních dopadů silniční dopravy na zastavěné území.

Návrh ZÚR LK se snaží odlehčit městu Jablonec nad Nisou převedením dálkové dopravy mimo centrum s vazbou na navrhovaný koridor D07 silnice I. třídy úsek Jablonec nad Nisou – Smržovka – Tanvald.

K připomínce uplatnilo Ministerstvo dopravy následující stanovisko:

„Západní tangenta přeložky silnice I/14 v Jablonci nad Nisou je preferována zastupitelstvem města jako dopravně prospěšná. MD nemá v současné době k dispozici příslušnou dokumentaci, a tudíž nelze posoudit důsledky její výstavby na okolní nemovitosti. Námitky a připomínky k západní tangentě jsou v kompetenci města. Ministerstvo dopravy doporučuje chránit koridor pro západní tangentu, po které by mohla být převedena silnice I/14 (její průtah městem), od konce čtyřpruhového úseku v Rýnovicích po napojení na I/65 a dále na budoucí přeložku silnice I/14“.

Dopravní infrastruktura může vždy negativně ovlivnit jak životní prostředí, tak obyvatelstvo v lokalitě, kde je navrhována nová komunikace. Na druhou stranu je třeba zvážit veřejný zájem na kvalitní dopravní síti silnic I. třídy, které slouží zejména pro dálkovou dopravu a odvedení této dálkové dopravy z center měst. Vzhledem k velké koncentraci obyvatel v centru města, je zátěží (hlukové, emisní apod.), vyplývající z dopravy, vystaveno velké množství obyvatel. Je nutné zvážit všechna hlediska, přínosy i negativa navrhované silnice a hledat takové řešení, které bude mít minimální dopady na své okolí a na rozvoj města. V této podrobnosti je schopen pracovat pouze územní plán, nikoli zásady územního rozvoje, které v souladu s § 36 odst. 1 stavebního zákona stanoví zejména základní požadavky na účelné a hospodárné uspořádání území kraje, vymezí plochy nebo koridory nadmístního významu a stanoví požadavky na jejich využití.

### **Připomínka č. 129:**

**Podal:** XXXX

**Č.j.** KULK 80181/2011

#### **Připomínka:**

V žádném oddíle dokumentu není tato obec uvedena, není počítáno s jejím rozvojem v žádném ohledu. Se Skalicí není počítáno ani jako s turistickým, či rekreačním střediskem. Patrně je to tím, že tato obec leží na rozhraní mezi Ústeckým a Libereckým krajem. Úředníkům v Liberci je tak patrně zcela lhostejno, zda zde vyrostle rychlostní silnice místo CHKO České Středohoří.

Přitom v zásadách rozvoje kraje je kladen důraz na ochranu přírody a krajinných prvků. Zde ve Skalici je pěkná, ničím nenarušená příroda. Ve vašem dokumentu je počítáno s ochranou přírody a památek v Krkonoších, Jizerských horách, a vůbec hlavně v okolí Liberce. Tyto oblasti jsou v zásadách zpracovány velmi podrobně, a je jim věnováno nejvíce pozornosti. Nicméně Českému Středohoří již tolik pozornosti věnováno nebylo.

V dokumentu jsem našel pouze jeden oddíl, kde je Skalice zmiňována, a to v souvislosti s výstavbou D 03, silnice republikového významu. Právě kvůli této komunikaci jsem se rozhodl dát k dokumentu připomínky. Žijí zde a vlastním zde větší množství pozemků přes které by měl plánovaný silniční koridor vést.

Koridor pro silnici I/13 Svor- Nový Bor-Manušice je plánován v CHKO České středohoří, což si zcela protřečí se záměrem Libereckého kraje (zásady územního rozvoje LBC, strana 70 v oddíle F, v bodě b), kde je uvedeno, že budou respektovány chráněné krajinné útvary, a že budou minimalizovány zásahy do přírody a krajiny).

V údolí mezi Slunečnou a Skalicí (CHKO České středohoří, nadregionální biokoridor K5MB, Evropsky významná lokalita – EVL35) je nedotčená příroda, jsou zde močály a bažiny, kde žijí živočichové, kteří už nežijí všude, a jsou zde rostliny, které už jinde nerostou. Od války zde nedošlo k podstatným zásahům do krajiny. Většina lidí, kteří zde žijí, nebo zde mají rekreační objekty, si právě pro to Skalici vybrala. Jsou zde nefrekventované silnice a cyklostezky, řídká zástavba. Navržená řešení silnice vše změní. V současné době funguje silnice I/9 (Česká Lípa – Nový Bor), kde si lidé při této komunikaci za posledních 20 let vybudovali své živnosti, a tato dopravní tepna je prakticky živá. U této silnice jsou také na okraji České Lípy vybudována obchodní centra, která také žijí z provozu na této komunikaci. Toto se výstavbou nového koridoru přes České Středohoří změní. Nákupní centra zůstanou opuštěna a investoři budou skupovat pozemky podél nově vybudovaného koridoru. Současné objekty tak budou opuštěny a budou postupně chátrat. Bude zabírána další zemědělská půda a bude ničena příroda v místech, kde do doby výstavby vámi navrhované silnice, byl klid a nenarušená příroda.

Rovněž nezanedbatelná je otázka účelného využití finančních prostředků na výstavbu silnic. Stavby jsou financovány z různých zdrojů, i z různých fondů EU. V celé Evropské unii je v současné době



trend ochrany krajiny a přírody. Je dáván důraz ekologicky šetrná řešení. EU také dbá na účelné využití financí, viz současné vyšetřování projektů Regionální rady regionu soudržnosti Severozápad.

Než se k návrhu a výstavbě přistoupí měly by se prověřit všechny možnosti jak peníze ušetřit. Jistě existuje i levnější a pro přírodu šetrnější řešení, než stavba nového silničního koridoru přes zelené údolí mezi Slunečnou a Skalicí. Výstavbou komunikace bude určitě citelně dotčena CHKO České středohoří.

Touto cestou žádám, aby byly prověřeny všechny možnosti vedení silnice jinou trasou, která méně zatíží životní prostředí, např. rozšíření stávající komunikace I/9.

Jak se jednou zásady územního rozvoje schválí, tak je již velmi obtížné hledat nová řešení, protože na dané zásady navazují další územní plány obcí a regionů.

Jistě, nejsem sám kdo se ozve s připomínkami. Bylo by nešťastné řešit situaci ohledně silničního koridoru prostřednictvím soudů, a stížnostmi k institucím EU, tak jak se v současné době děje při výstavbě dálnice v Českém Středohoří v Ústeckém kraji.

Věřím, že budou připomínky v zápisu, a že mi na ně někdo zodpovědný seriózně odpoví.

### **Vypořádání:**

Podatel připomínky v Zásadách územního rozvoje Libereckého kraje (dále jen ZÚR LK) nenalezl, že by bylo počítáno s rozvojem obce Skalice u České Lípy a to ani jako turistické středisko. Dále podatel upozorňuje na pěknou a nenarušenou přírodu a domnívá se, že ochrana přírody a památek je upřednostněna v Krkonoších, Jizerkách a v okolí Liberce. Podatel připomínky našel pouze jeden oddíl týkající se obce Skalice u České Lípy a to silnice republikového významu koridor D03, silnice I/13 Svor – Nový Bor – Manušice.

Obec Skalice u České Lípy je součástí rozvojové oblasti ROB2 Česká Lípa – Nový Bor. V podrobnějším dělení se jedná o zónu s přednostním umístěním bydlení a příměstské rekreace. Toto je zřejmé z výkresu č. 1 uspořádání území kraje a také z textu, kde jsou obce zahrnuté do rozvojové oblasti ROB2 Česká Lípa – Nový Bor vyjmenovány. S rozvoje obce Skalice u České Lípy je tedy počítáno. Ochrana přírody a krajiny i kulturních památek je věnována pozornost v celém kraji a to zejména prostřednictvím kapitoly E.1 Zásady koncepce ochrany a rozvoje přírodních hodnot a kapitoly E.2 Zásady koncepce ochrany kulturních hodnot. V připomínce není podrobněji uvedeno, na základě čeho se podatel připomínky domnívá, že je upřednostněna oblast Krkonoše, Jizerské hory a okolí Liberce. Lze k tomu proto uvést pouze skutečnost, že Krkonoše a Jizerské hory jsou vymezeny jako specifická oblast republikového významu, což vyplývá z Politiky územního rozvoje ČR 2008.

Podatel v připomínce uvádí, že vymezení koridoru pro silnici I/13 Svor – Nový Bor – Manušice je v rozporu s úkolem pro územní plánování b) ze zásady Z64, kapitoly F, který zní „Respektovat chráněné části krajiny a jejich krajinné útvary, minimalizovat zásah do území zájmů ochrany přírody a krajiny“. Dále podatel popisuje lokalitu z hlediska přírody i klidu, upozorňuje, že kolem silnice Nový Bor – Česká Lípa si lidé vybudovali své živnosti a cestování ostatních je živý, po vybudování silnice nové bude zastavováno další území pro aktivity navazující na silniční provoz. S ohledem na finanční stránku věci se podatelka domnívá, že jistě existuje i levnější řešení, než navrhovaná trasa přes zelené údolí mezi Slunečnou a Skalicí a předpokládá zmenšení CHKO České středohoří. V textu připomínky je zvýrazněn požadavek, aby byly prověřeny všechny možnosti vedení silnice jinou trasou, která méně zatíží životní prostředí.

V Zásadách územního rozvoje Libereckého kraje (dále jen ZÚR LK) je vymezen koridor D03 silnice I/13, úsek Svor – Nový Bor – Manušice (silnice I/9) hranice LK, který dále pokračuje v Ústeckém kraji (resp. ZÚR Ústeckého kraje) jako koridor PK4 přes Benešov nad Ploučnicí do Děčína. Jedná se o koridor, který zpřesňuje koridor kapacitní silnice S11 vymezený v Politice územního rozvoje ČR (dále jen PÚR ČR) 2008 D8 – Děčín – Česká Lípa – Svor – Liberec – R35. Dle § 31, odst. 4 zákona č. 183/2006 o územním plánování a stavebním řádu v platném znění PÚR ČR je závazná pro pořizování a vydávání zásad územního rozvoje, územních plánů a rozhodování v území. Koridor tedy musí být v ZÚR LK řešen. ZÚR LK tento koridor upřesňuje v kontextu širších souvislostí (zejména ZÚR Ústeckého kraje). Koridor zajišťuje zejména tangenciální mezikrajské vztahy Ústeckého a Libereckého kraje včetně propojení dálnice D8 a rychlostní silnice R35.

Vedení koridoru vychází z údajů o území poskytnutých Ředitelstvím silnic a dálnic jako poskytovatele údajů silnic I. třídy do Územně analytických podkladů Libereckého kraje. Nejedná se o rychlostní silnici, jak uvádí podatel v připomínce.

K vymezení koridoru pro silnici I/13 Svor – Nový Bor – Manušice je nutné si uvědomit, že se jedná o koridor vycházející z PÚR ČR 2008, který má za úkol propojit Ústecký a Liberecký kraj. Současně je nutné uvědomit si, že na hranicích Libereckého a Ústeckého kraje je CHKO České středohoří, která navazuje přímo na CHKO Lužické hory. Respektování chráněných částí krajiny a jejich krajinných útvarů i minimalizace zásahů do území zájmů ochrany přírody a krajiny je s ohledem na stávající podmínky splněno. Koridor se v maximální možné míře vyhýbá I. a II. zóně CHKO. Záměr silnice I/13 v úseku Nový Bor – Děčín byl již posouzen v rámci procesu EIA. Ministerstvo životního prostředí k záměru vydalo souhlasné stanovisko. Koridor D03 je v souladu s variantou, která byla v rámci procesu EIA označena za vhodnější.

Správa CHKO České středohoří jako příslušný dotčený orgán ochrany přírody a krajiny uplatnila k námitce následující stanovisko: „Správa CHKO České středohoří posuzovala v dotčeném úseku 2 varianty přeložky silnice I/13. Obě varianty vykazovaly z ekologického hlediska řadu problémů. Jako méně konfliktní vyšla varianta A. Dopravní koridory se budou setkávat vždy se střety s ochranou přírody. Proto jakékoli řešení bude pouze výběrem menšího zla. Křížení zastavěného území dopravním koridorem se lze jen těžko vyhnout v území, kde souvisle zastavěná území sídel se často táhnou i několik kilometrů“. Varianta A z dokumentace EIA odpovídá koridoru silnice I/13 v návrhu ZÚR LK.

K námitce uplatnilo Ministerstvo dopravy stanovisko, kde uvádí „Stabilizovaná trasa silnice I/13 v koridoru D03 byla posouzena z hlediska vlivu na životní prostředí procesem EIA, při kterém byly posuzovány všechny navrhované varianty. Negativní vlivy na přilehlé obce jsou eliminovány technickými opatřeními, která jsou navržena procesem EIA“.

Ze stanoviska Ministerstva dopravy je tedy zřejmé, že se jedná již o prověřený koridor s minimálními dopady na životní prostředí a obyvatele.

Podatel připomínky neuvádí, které varianty má na mysli, při požadavku na prověření všech možností vedení silnice jinou trasou, která méně zatěžuje životní prostředí. Pořizovateli ZÚR LK není známa žádná jiná varianta, která by zatěžovala méně životní prostředí a zároveň naplňovala požadavek PÚR ČR 2008 na koridor silnice I. třídy (D8 – Děčín – Česká Lípa – Svor – Liberec – R35) než ta, která je navržena v ZÚR LK.