

**PŘÍLOHA Č. 1 ODŮVODNĚNÍ AKTUALIZACE Č. 2 ZÁSAD
ÚZEMNÍHO ROZVOJE LIBERECKÉHO KRAJE**

**VYHODNOCENÍ PŘIPOMÍNEK
K AKTUALIZACI Č. 2
ZÁSAD ÚZEMNÍHO ROZVOJE
LIBERECKÉHO KRAJE**

Zpracoval: Krajský úřad Libereckého kraje, odbor územního plánování a stavebního řádu

Datum: červen 2023

ZÁZNAM O ÚČINNOSTI AKTUALIZACE Č. 2 ZÁSAD ÚZEMNÍHO ROZVOJE LIBERECKÉHO KRAJE (dále jen "ZÚR LK")	
Aktualizaci č. 2 ZÚR LK vydalo	Zastupitelstvo Libereckého kraje usnesením č. 557/23/ZK ze dne 28. listopadu 2023
Datum nabytí účinnosti Aktualizace č. 2 ZÚR LK	3. ledna 2024
Pořizovatel:	Krajský úřad Libereckého kraje odbor územního plánování a stavebního řádu
Oprávněná úřední osoba:	Mgr. Zdeněk Hlušík, vedoucí odboru územního plánování a stavebního řádu
Razítko a podpis:	

OBSAH

OBSAH	2
1. ÚVOD.....	3
2. SEZNAM PŘIPOMÍNEK	4
3. VYHODNOCENÍ PŘIPOMÍNEK	6
4. SEZNAM ZKRATEK.....	25
5. PŘIPOMÍNKY	26

1. ÚVOD

Návrh vyhodnocení připomínek k „Aktualizaci č. 2 Zásad územního rozvoje Libereckého kraje č. 1“ (dále jen „AZÚR LK č. 2“) byl zpracován dle ustanovení § 42b odst. 8 zákona č. 183/2006 Sb., o územním plánování a stavebním řádu, v platném znění (dále jen „stavební zákon“) po veřejném projednání Návrhu AZÚR LK č. 2, které se konalo 19. dubna 2023.

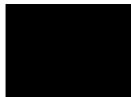


Do 7 dnů ode dne konání veřejného projednání mohl každý dle § 42b odst. 4 stavebního zákona ve spojení s § 39 odst. 2 stavebního zákona uplatnit k Návrhu AZÚR LK č. 2 své připomínky. Celkem bylo k Návrhu AZÚR LK č. 2 pro veřejné projednání uplatněno 9 věcně shodných připomínek týkajících se navrženého vypuštění územních rezerv „S5_D01R“ a „D18R“ pro silniční infrastrukturu.

Krajský úřad Libereckého kraje, odbor územního plánování a stavebního řádu jako pořizovatel AZÚR LK č. 2 tyto připomínky vyhodnotil a s ohledem na veřejné zájmy zpracoval návrh jejich vyhodnocení.

Návrh vyhodnocení připomínek byl následně dle § 42b odst. 8 stavebního zákona doručen dotčeným orgánům a Ministerstvu pro místní rozvoj s výzvou, aby k němu do 30 dnů od obdržení uplatnily stanoviska. Dotčené orgány navržené vypořádání připomínek odsouhlasily.

2. SEZNAM PŘIPOMÍNEK

K Návrhu AZÚR LK č. 2 pro veřejné projednání byly uplatněny následující připomínky:

Kód	Podatel	Stručný obsah	Stručné vyhodnocení
P01/VP2023		Podatel nesouhlasí s vypuštěním územní rezervy S5_D01R pro variantu jihozápadního obchvatu Rovenska pod Troskami silnicí I/35 Turnov-Rovensko pod Troskami-Úlibice a dále nesouhlasí s vypuštěním územní rezervy D18R pro variantu silnice II/283, Volavec – Zelený Háj.	NEVYHOVUJE SE. Územní rezerva S5_D01R a s ní funkčně spojená územní rezerva D18R jsou navrženy k vypuštění na základě prověření a výsledků procesu EIA. Varianta E1 silnice I/35 v neměněném návrhovém koridoru S5_D01C obdržela souhlasné stanovisko EIA. Varianta E2, pro jejíž prověření byla vymezena územní rezerva S5_D01R souhlasné stanovisko EIA neobdržela. Nadřazená PÚR ČR ukládá ZÚR LK aktuálně vymezit pro silnici I/35 pouze návrhový koridor. Nevypuštění územní rezervy S5_D01R po jejím prověření a zamítnutí v EIA by nadměrně a neopodstatněně blokovalo území pro využití varianty silnice, s kterou oprávněný investor aktuálně už nepočítá. Podatel v připomínce opakovaně rozporuje neměněný koridor S5_D01C a uvádí jeho údajné negativní vlivy. Koridor S5_D01C a jeho vymezení není předmětem Aktualizace č. 2 ZÚR LK. Tato Aktualizace se dle § 42 odst. 10 stavebního zákona zpracovává, projednává a vydává výhradně v rozsahu měněných částí. Podatel nerozlišuje dočasnou územní rezervu, určenou k prověření určitého funkčního využití, a finální návrhový koridor pro realizaci určité veřejně prospěšnou stavby.
P02/VP2023		Podatel nesouhlasí s vypuštěním územní rezervy S5_D01R pro variantu jihozápadního obchvatu Rovenska pod Troskami silnicí I/35 Turnov-Rovensko pod Troskami-Úlibice a dále nesouhlasí s vypuštěním územní rezervy D18R pro variantu silnice II/283, Volavec – Zelený Háj.	NEVYHOVUJE SE. Viz vypořádání zcela shodné připomínky P1/VP2023 
P03/VP2023	LK Real ESTATE s.r.o.,	Podatel nesouhlasí s vypuštěním územní rezervy S5_D01R pro variantu jihozápadního obchvatu Rovenska pod	NEVYHOVUJE SE. Viz vypořádání věcně shodné

	Rovensko pod Troskami	Troskami silnicí I/35 Turnov-Rovensko pod Troskami-Úlibice a dále nesouhlasí s vypuštěním územní rezervy D18R pro variantu silnice II/283, Volavec – Zelený Háj.	připomínky P1/VP2023 [redacted]
P04/VP2023	Za Rovensko v Českém ráji z.s., Rovensko pod Troskami	Podatel nesouhlasí s vypuštěním územní rezervy S5_D01R pro variantu jihozápadního obchvatu Rovenska pod Troskami silnicí I/35 Turnov-Rovensko pod Troskami-Úlibice a dále nesouhlasí s vypuštěním územní rezervy D18R pro variantu silnice II/283, Volavec – Zelený Háj.	NEVYHOVUJE SE. Viz vypořádání věcně shodné připomínky P1/VP2023 [redacted]
P05/VP2023	Platforma za kvalitní dopravní infrastrukturu, z.s., Praha	Podatel nesouhlasí s vypuštěním územní rezervy S5_D01R pro variantu jihozápadního obchvatu Rovenska pod Troskami silnicí I/35 Turnov-Rovensko pod Troskami-Úlibice a dále nesouhlasí s vypuštěním územní rezervy D18R pro variantu silnice II/283, Volavec – Zelený Háj.	NEVYHOVUJE SE. Viz vypořádání věcně shodné připomínky P1/VP2023 [redacted]
P06/VP2023	[redacted]	Podatel nesouhlasí s vypuštěním územní rezervy S5_D01R pro variantu jihozápadního obchvatu Rovenska pod Troskami silnicí I/35 Turnov-Rovensko pod Troskami-Úlibice a dále nesouhlasí s vypuštěním územní rezervy D18R pro variantu silnice II/283, Volavec – Zelený Háj.	NEVYHOVUJE SE. Viz vypořádání věcně shodné připomínky P1/VP2023 [redacted]
P07/VP2023	[redacted]	Podatel nesouhlasí s vypuštěním územní rezervy S5_D01R pro variantu jihozápadního obchvatu Rovenska pod Troskami silnicí I/35 Turnov-Rovensko pod Troskami-Úlibice a dále nesouhlasí s vypuštěním územní rezervy D18R pro variantu silnice II/283, Volavec – Zelený Háj.	NEVYHOVUJE SE. Viz vypořádání věcně shodné připomínky P1/VP2023 [redacted]
P08/VP2023	[redacted]	Podatel nesouhlasí s vypuštěním územní rezervy S5_D01R pro variantu jihozápadního obchvatu Rovenska pod Troskami silnicí I/35 Turnov-Rovensko pod Troskami-Úlibice a dále nesouhlasí s vypuštěním územní rezervy D18R pro variantu silnice II/283, Volavec – Zelený Háj.	NEVYHOVUJE SE. Viz vypořádání věcně shodné připomínky P1/VP2023 [redacted]
P09/VP2023	Tisovka, z.s., Tatobity	Podatel nesouhlasí s vypuštěním územní rezervy S5_D01R pro variantu jihozápadního obchvatu Rovenska pod Troskami silnicí I/35 Turnov-Rovensko pod Troskami-Úlibice a dále nesouhlasí s vypuštěním územní rezervy D18R pro variantu silnice II/283, Volavec – Zelený Háj.	NEVYHOVUJE SE. Viz vypořádání věcně shodné připomínky P1/VP2023 [redacted] s úpravou v bodu F.

Poznámka: Kódy připomínky v tabulce obsahují odkazy na vypořádání jednotlivých připomínek.

3. VYHODNOCENÍ PŘIPOMÍNEK

Obdržené připomínky k Návrhu AZÚR LK č. 2 byly vyhodnoceny následujícím způsobem:

PŘIPOMÍNKA Č. P01/VP2023
UPLATNIL: ██████████, Liberec
EVIDENCE: 21. 4. 2023, č. j. KULK 30778/2023
UPLATNĚNO: dopisem ze dne 20. 4. 2023
PODSTATA OBSAHU PŘIPOMÍNKY (není doslovný přepis): <ul style="list-style-type: none">▪ Podatel nesouhlasí s vypuštěním územní rezervy S5_D01R pro prověření variantního řešení jihozápadního obchvatu Rovenska pod Troskami v rámci kapacitní silnice S5 (silnice I/35) v úseku Ohrazenice – Turnov – Rovensko pod Troskami – hranice LK/KHK▪ Podatel nesouhlasí s vypuštěním územní rezervy D18R pro prověření variantního řešení silnice II/283 (dopravního propojení z kapacitní silnice S5 (silnice I/35) do prostoru Semilská) v úseku Volavec – Zelený Háj
VYHODNOCENÍ PŘIPOMÍNKY: NEVYHOVUJE SE Formální vyhodnocení: <p>Připomínka byla uplatněna v zákonném termínu do 7 dnů ode dne konání veřejného projednání dle § 42b odst. 4 stavebního zákona ve spojení s § 39 odst. 2 stavebního zákona. Připomínka směřuje k obsahu Návrhu AZÚR LK č. 2 pro veřejné projednání (měněným částem ZÚR LK) a je z pohledu § 42 odst. 9 stavebního zákona relevantní. Připomínka splňuje obecné náležitosti podání dle § 37 zákona č. 500/2004 Sb., správní řád, v platném znění (dále jen „správní řád“).</p> Věcné vyhodnocení: <p>Úvodem je třeba uvést, že koridory pro záměr silnice I/35 v úseku Turnov – hranice Libereckého/Královehradeckého kraje – Úlibice jsou v ZÚR LK vymezeny na základě úkolu pro územní plánování z čl. 114 Politiky územního rozvoje ČR (dále jen „PÚR ČR“). Aktuální PÚR ČR, ve znění závazném od 1. 9. 2021, ukládá Libereckému kraji úkol „vymezit návrhový koridor pro novou kapacitní komunikaci I/35“.</p> <p>Tímto návrhovým koridorem, který musí být a je vymezen v ZÚR LK v souladu s PÚR ČR je koridor označovaný v platných ZÚR LK (úplném znění ZÚR LK po Aktualizaci č. 1) jako „S5_D01C“. Koridor S5_D01C je v ZÚR LK vymezen pro variantu, která byla v podkladových materiálech Ministerstva dopravy a v příslušném procesu EIA označována jako „E1“. Variantu E1 (S5_D01C) pro silnici I/35 vymezují platné ZÚR LK i jako veřejně prospěšnou stavbu. Pro variantu záměru vedení silnice I/35 jihozápadním obchvatem Rovenska pod Troskami, označovanou v podkladových materiálech a v procesu EIA jako varianta „E2“ vymezují platné ZÚR LK pouze územní rezervu „S5_D01R“.</p> <p>Trasa v rámci varianty E1 v prostoru Rovenska pod Troskami je v ZÚR LK a obecně v dokumentech územního plánování sledována dlouhodobě. Trasa jihozápadního obchvatu Rovenska pod Troskami (E2) se do ZÚR LK dostala až v rámci Aktualizace č. 1 ZÚR LK. V rámci Aktualizace č. 1 ZÚR LK byl dlouhodobý koridor pro trasu E1 silnice I/35 Turnov – Úlibice změněn z územní rezervy „D01B“ na návrhový koridor S5_D01C a zároveň byla nově přidána územní rezerva S5_D01R pro trasu E2. Důvodem pro přidání územní rezervy</p>

pro E2 do ZÚR LK byla skutečnost, že záměr I/35 byl paralelně s Aktualizací č. 1 ZÚR LK variantně podrobně prověřován a posuzován v rámci procesu EIA, jehož výsledek nešlo zcela předjímat.

Územně plánovací dokumentace však obecně nemohou obsahovat více návrhových variant pro jeden záměr veřejně prospěšné stavby. Možné je vybrat pouze jednu návrhovou variantu a ostatní varianty v případě potřeby vymezit jako územní rezervy. Proto byla do ZÚR LK v rámci Aktualizace č. 1 ZÚR LK vybrána jedna varianta silnice I/35 jako návrh a druhá jen jako územní rezerva. Územní rezerva byla vymezena pro případ, kdyby vybraná varianta E1 neobdržela souhlasné stanovisko EIA. Následně se v procesu EIA ukázalo, že výběr varianty při zpracování Aktualizace č. 1 ZÚR LK byl správný.

Po vydání Aktualizace č. 1 ZÚR LK byl u záměru silnice I/35 Turnov – Úlibice dokončen proces EIA. **Ministerstvo životní prostředí vydalo k záměru souhlasné závazné stanovisko č. j. MZP/2021/710/2922 ze dne 4. srpna 2021, ve kterém obdržela souhlas pouze varianta E1.** Vlivy varianty E2 byly takové, že varianta E2 souhlas neobdržela. Tímto bylo veškeré další oficiální prověřování varianty E2 ukončeno, oprávněný investor Ředitelství silnic a dálnic s ní nemůže počítat a není proto důvod, aby pro ni byla v ZÚR LK i nadále vymezena územní rezerva.

Podle § 5 odst. 6 má kraj obecně povinnost soustavně sledovat uplatňování ZÚR. Pokud dojde ke změně podmínek, dle kterých byla ZÚR vydána, má kraj povinnost pořídit aktualizaci ZÚR. Výše uvedené vydání souhlasného stanoviska EIA pro záměr silnice I/35 lze pokládat za takovouto změnu podmínek v území.

Proto bylo následně v rámci předkládaného a projednávaného Návrhu AZÚR LK č. 2 pro veřejné projednání navrženo vypuštění územní rezervy S5_D01R ze ZÚR LK. Toto vypuštění bylo navrženo na základě „Obsahu Aktualizace č. 2 Zásad územního rozvoje Libereckého kraje“ schváleného Zastupitelstvem Libereckého kraje usnesením č. 165/22/ZK ze dne 26. 4. 2022.

Varianta E1 (označená v ZÚR LK jako S5_D01C) je pro silnici I/35 tedy dlouhodobě preferována a je vybrána již ve stávajících ZÚR LK. K tomuto výběru tedy nedochází až v rámci probíhající AZÚR LK č. 2, jak se mylně domnívá podatel. K výběru, která varianta silnice I/35 s příslušnou variantou přivaděče na Semilsko silnicí II/283 bude veřejně prospěšnou stavbou a návrhovým koridorem a která bude pouze záložní územní rezervou, došlo již v rámci Aktualizace č. 1 ZÚR LK, s nabytím účinnosti od 27. dubna 2021.

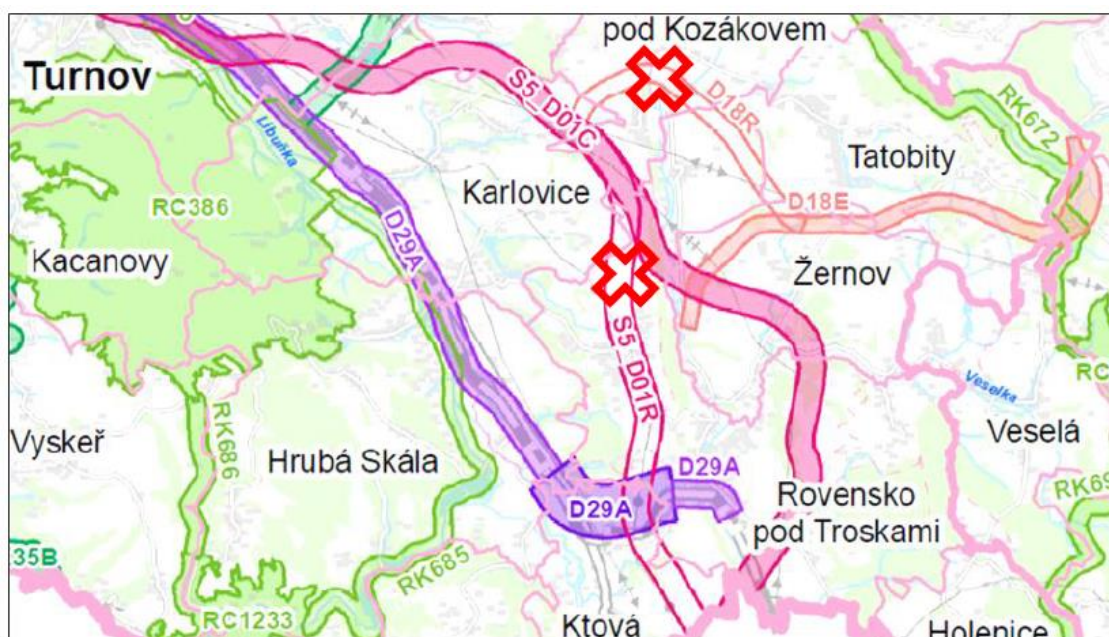
Předmětem zpracování, projednání a vydání AZÚR LK č. 2 je výhradně vypuštění územní rezervy S5_D01R a funkčně navázané územní rezervy D18R. Dle § 42 odst. 9 stavebního zákona se aktualizace ZÚR zpracovávají, projednávají a vydávají výhradně v rozsahu měněných částí. V rámci projednávání AZÚR LK č. 2 tak není možné připomínkovat vymezení návrhových koridorů S5_D01C a D18E z Aktualizace č. 1 ZÚR LK a jejich údajné vlivy na udržitelný rozvoj území včetně vlivů na životní prostředí.

V rámci územního plánování je obecně třeba zásadně **odlišovat a nezaměňovat návrhový koridor od územní rezervy** (koridoru územní rezervy). Návrhový koridor je vymezován k tomu, aby v něm mohla být příslušná stavba přímo zrealizována. Územní rezerva je dle § 23b stavebního zákona vymezována pouze k tomu, aby bylo ochráněno území pro stavbu, jejíž potřebu a plošné nároky je třeba ještě prověřit. V územní rezervě nelze příslušnou stavbu zrealizovat. Příslušnou stavbu lze po prověření zrealizovat až poté, co se územní rezerva změní v územně plánovací dokumentaci na návrhový koridor. Územní rezerva tedy blokuje území a funguje do jisté míry jako stavební uzávěra. Proto je třeba územní rezervu

po prověření záměru nebo po tom, co záměr pozbude aktuálnosti, vypustit nebo v případě pozitivního výsledku prověření záměru změnit územní rezervu na návrhový koridor.

Ponechání či vypuštění územních rezerv S5_D01R a D18R nemá vůbec žádný vliv na skutečnost, že v rámci návrhových koridorů S5_D01C a D18E lze realizovat příslušné veřejně prospěšné stavby silniční infrastruktury.

Se záměrem silnice I/35 Turnov – Úlibice je v ZÚR LK funkčně spojen i dopravní přivaděč z nové silnice I/35 Turnov – Úlibice do prostoru Semilsku (Zelený Háj) silnicí II/283. Různé varianty silnice I/35 pak podmiňují nutnost jiných řešení variant silničního přivaděče na Semilsko. Z následujícího obr. 1 je zřejmé, že pro silnici I/35 ve variantě S5_D01C je možné využít dopravní přivaděč ve variantě D18E z MÚK Žernov na Zelený Háj. Pro případnou variantu S5_D01R však dopravní přivaděč ve variantě D18E využít nelze a je třeba využít dopravní přivaděč ve variantě D18R z MÚK Volavec na Zelený Háj.



Obr. 1 Znárodnění funkčního propojení variant záměrů silnice I/35 a variant přivedení dopravy z této silnice na Semilsko.

V případě vypuštění územní rezervy S5_D01R není důvod, aby v ZÚR LK zůstávala i nadále územní rezerva D18R. Územní rezerva D18R totiž není v ZÚR LK vymezena jako alternativa k návrhovému koridoru D18E, ale spíše jako nezbytné řešení pro případ, že by silnici I/35 nešlo realizovat v koridoru S5_D01C. Proto je v rámci Aktualizace č. 2 ZÚR LK navrhováno kromě vypuštění územní rezervy S5_D01R i vypuštění územní rezervy D18R.

Z výsledku veřejného projednání Návrhu AZÚR LK č. 2 vyplývá, že vypuštění územních rezerv S5_D01R i D18R je v souladu se všemi dílčími veřejnými zájmy, které hájí dotčené orgány, i zájmy dotčených obcí. Žádný dotčený orgán nepodal k navrženému vypuštění nesouhlasné stanovisko a žádná dotčená obec nepodala k navrženému vypuštění námítku.

▪ **Doplnění vyhodnocení připomínky k bodu I. Úvod**

Návrh AZÚR má mimo jiné definitivně zakotvit vymezení plochy pro dopravní koridor silnice I/35 Turnov – Úlibice. Dlouhodobě byly přitom uvažovány 2 varianty vedení této komunikace přes území města Rovensko pod Troskami. Jedná se o variantu severovýchodního obchvatu vedenou v intravilánu města v délce cca 1,5 km, která prochází zastavitelné území města („**varianta E1**“). Druhou variantou vedení této komunikace je trasa jihozápadního obchvatu („**varianta E2**“). Návrh AZÚR označuje variantu E1 jako koridor S5_D01C, případně jako silnice I. třídy I/35. Variantu E2 pak platné ZÚR označují jako plochu územní rezervy S5_D01R. Podle návrhu AZÚR by mělo dojít k vypuštění územní rezervy pro koridor S5_D01R. Návrh AZÚR tímto **preferuje a finálně zakotvuje umístění varianty E1 v území.**

Podatel se dlouhodobě zajímá o způsob vedení silnice I/35 Turnov – Úlibice a tomuto tématu se také věnuje. Klíčové je podle podatele nalezení nejvhodnějšího řešení této komunikace pro život místních obyvatel a také pro životní prostředí.

Podatel proto k návrhu AZÚR v zákonné lhůtě podle ustanovení § 39 odst. 2 zákona č. 183/2006 Sb., o územním plánování a stavebním řádu (stavební zákon), ve znění pozdějších předpisů („**stavební zákon**“), podává níže uvedené **připomínky.**

Výše bylo vysvětleno, že varianta E1 (koridor S5_D01C) není vybrána a preferován v rámci probíhající AZÚR LK č. 2. Varianta E1 je v rámci územně plánovací činnosti kraje preferována dlouhodobě. Od Aktualizace č. 1 ZÚR LK je pro variantu E1 v ZÚR LK vymezen návrhový koridor, zatímco pro variantu E2 je vymezena pouze územní rezerva S5_D01R. Aktualizace č. 2 pouze reaguje na aktuální stav prověření záměru a vypouští územní rezervu S5_D01R, protože záložní řešení varianta E2, pro kterou byla územní rezerva vymezena, neobdrželo na rozdíl od varianty E1 v koridoru S5_D1C souhlasné stanovisko EIA. Zároveň tím AZÚR LK č. 2 reaguje i na změnu textu úkolu pro územní plánování v čl. 114 PÚR ČR, která ukládá krajům úkol vymezit pro silnici I/35 pouze návrhový koridor.

▪ **Doplnění vyhodnocení připomínky k bodu III.A. Obecná připomínka týkající se návrhu AZÚR jako celku**

Připomínka se v obecné rovině týká řešení dopravních koridorů silnice I/35 Turnov – Úlibice v návrhu AZÚR. Podatel v této souvislosti namítá, že návrh AZÚR jako celek **není v souladu s cíli a úkoly územního plánování**, které jsou vymezeny v ustanovení § 18 a násl. stavebního zákona.

Podle § 18 odst. 1 stavebního zákona je cílem územního plánování vytvářet předpoklady pro výstavbu a **pro udržitelný rozvoj území**, spočívající ve **vyváženém vztahu podmínek** pro příznivé životní prostředí, pro hospodářský rozvoj a pro soudržnost společenství obyvatel území a který uspokojuje potřeby současné generace, aniž by ohrožoval podmínky života generací budoucích. Vzhledem k tomu, že realizací zamýšlené varianty koridoru S5_D01C by došlo k výraznému zhoršení hluku a kvality ovzduší, tedy i životních podmínek obyvatel obce Rovensko pod Troskami, není podle podatele tato část návrhu AZÚR v souladu s cíli územního plánování. V této souvislosti lze poukázat také na rozsudek Krajského soudu v Praze ze dne 26. 2. 2013, č. j. 50 A 24/2012 - 64, v němž soud Středočeskému kraji ve vztahu k záměru tzv. Vestecké spojky vytkl, že „*v důsledku takto neúplně zjištěného skutkového stavu nemůže soud ani posoudit otázku, zda při rozhodování o zakotvení záměru Vestecké spojky do Zásad územního rozvoje SK, neupřednostnil odpůrce neodůvodněně a svévolně pouze jeden z pilířů územního plánování vymezených v § 18 odst. 1 stavebního zákona, tj. např. hospodářský rozvoj na úkor příznivého životního prostředí a soudržnosti obyvatel daného území [...].*“

Návrh AZÚR tak nevytváří předpoklady pro výstavbu a pro udržitelný rozvoj území, spočívající ve vyváženém vztahu podmínek pro příznivé životní prostředí, pro hospodářský rozvoj a pro soudržnost společenství obyvatel území.

Návrh AZÚR podle podatele nechrání a nerozvíjí přírodní, kulturní a civilizační hodnoty území, ani nechrání krajinu jako podstatnou složku prostředí života obyvatel a základ jejich totožnosti. Návrh AZÚR dále rezignuje na povinnost *prověřovat a posuzovat potřebu změn v území, veřejný zájem na jejich provedení, jejich přínosy, problémy, rizika s ohledem například na veřejné zdraví, životní prostředí, geologickou stavbu území, vliv na veřejnou infrastrukturu a na její hospodárné využívání.*

Z výše uvedených důvodů považuje podatel návrh AZÚR jako nezákonný právě s ohledem na porušení ustanovení § 18 a § 19 stavebního zákona a z nich vyplývající povinnosti pořizovatele, kterým nebylo dostáno.

Výše bylo uvedeno, že **předmětem AZÚR LK č. 2 není vymezení návrhového koridoru S5_D01C** pro veřejně prospěšnou stavbu silnice I/35 Turnov – Úlibice. Proto je **bezpředmětné uvádět údajné negativní vlivy S5_D01C na životní prostředí a odvozovat z nich rozpor AZÚR LK č. 2 s cíli a úkoly územního plánování.** Odůvodnění připomínky podatele v této části nesměruje k předmětu Návrhu AZÚR LK č. 2 a není tudíž relevantní.

Pořizovatel se plně ztotožňuje s odborným názorem Ministerstva životního prostředí, které jak orgán SEA vydalo k obsahu AZÚR LK č. 2 stanovisko (č.j. MZP/2022/710/488 ze dne 8. 3. 2022), z kterého vyplynulo, že celá AZÚR LK č. 2 nemůže mít takové vlivy na životní prostředí, aby je bylo třeba odborně posuzovat (viz dále).

Zároveň je třeba zdůraznit, že koridor S5_D01C byl plnohodnotně odborně posouzen z hlediska vlivů na udržitelný rozvoj území v rámci Aktualizace č. 1 ZÚR LK a nebyl u něj zjištěn takový negativní vliv na životní prostředí, aby v něm možné záměr realizovat. Záměr silnice I/35 Turnov – Úlibice byl z hlediska vlivů na životní prostředí velmi podrobně posouzen v rámci procesu EIA a varianta E1 v návrhovém koridoru S5_D01C obdržela souhlasné stanovisko EIA, zatímco varianta E2 v územní rezervě S5_D01R souhlasné stanovisko EIA neobdržela. Z pohledu vlivů na životní prostředí lze proto AZÚR LK č. 2 a vypuštění územní rezervy S5_D01R pro variantu E2, která neobdržela souhlasné stanovisko po podrobném prověření v procesu EIA, hodnotit pozitivně.

Vypuštění územních rezerv S5_D01R a D18R, které je, na rozdíl od vymezení návrhového koridoru S5_D01C a D18E, předmětem AZÚR LK č. 2, nemůže nijak ovlivnit podmínky pro kvalitní životní prostředí. Vypuštění těchto rezerv však může do určité míry pozitivně ovlivnit podmínky pro hospodářský rozvoj a podmínky pro sociální soudržnost obyvatel tím, že odblokuje prověřované území pro jiné využití podle dotčených územních plánů. Bude odstraněna nejistota, zda bude v územních rezervách vymezen návrhový koridor a zrealizována silniční stavba. Tímto jsou v území rušených územních rezerv vlastně v rozporu s názorem podatele vytvářeny předpoklady pro výstavbu a pro celkový udržitelný rozvoj území.

Vypuštění územních rezerv S5_D01R a D18R nijak nenarušuje ochranu a rozvoj přírodních, kulturních a civilizačních hodnot území ani ochranu krajiny jako prostředí pro život obyvatel, jak se mylně domnívá podatel.

Vypuštění územních rezerv S5_D01R a D18R není v rozporu ani s úkolem územního plánování dle § 19 odst. 1 písm. c) prověřovat a posuzovat potřebu změn v území, který uvádí podatel. Samotné vypuštění územních rezerv nemůže přinést a také nepřináší žádná rizika s ohledem na veřejné zdraví, životní prostředí, geologickou stavbu území, na

veřejnou infrastrukturu a na její hospodárné využívání.

Proto se nelze ztotožnit s názorem podatele, že AZÚR LK č. 2 je nezákonná, neboť je v rozporu s cíli a úkoly územního plánování dle § 18 a 19 stavebního zákona. Na závěr lze podotknout, že soulad s cíli a úkoly územního plánování je obecně nedílnou součástí odůvodnění územně plánovacích dokumentací včetně AZÚR LK č. 2 (viz kapitola 3. odůvodnění). Soulad s cíli a úkoly územního plánování je třeba vždy vnímat a vyhodnocovat komplexně vzhledem k celé územně plánovací dokumentaci.

▪ **Doplnění vyhodnocení připomínky k bodu III.B. Nevhodnost zvoleného řešení vedení silnice I/35 Turnov – Úlibice**

Podatel uvádí, že varianta E1 (koridor S5_D01C), kterou návrh AZÚR zakotvuje jako jedinou realizovatelnou, by přinesla značné negativní dopady na území města Rovensko pod Troskami. Trasa varianty E1 je v první řadě **vedena v intravilánu města**. Trasa prochází jediným rozvojovým územím, které navazuje na stávající zástavbu a odděluje od města sídelní a rekreační část Liščí Kotce. Preferencí koridoru S5_D01C tedy město **přichází o jediné existující území pro svůj další rozvoj**. Přímou v navrhované trase koridoru S5_D01C se přitom nachází obecní koupaliště využívané občany města.

Stávající zástavba Liščích Kotců se nachází na jihozápadním svahu ve vzdálenosti zhruba 200 m na východ od navrhované trasy koridoru S5_D01C. Obdobná je situace v případě vyhledávané rekreační oblasti Palda. Zakotvením koridoru S5_D01C a následnou realizací komunikace tyto lokality zcela **ztratí svoji atraktivitu**. Vedle silničního mostu, se kterým záměr silnice I/35 ve variantě E1 počítá, se pak má nacházet stávající rozsáhlý rekreační kemp Český Ráj. Koridor S5_D01C dále vede **přes nově vybudovaný zdroj pitné vody** v okolí Václaví. Povrchové vedení koridoru S5_D01C dále povede k omezení honitby a zejména pak omezení volného pohybu živočichů a prostupnosti území.

Preference koridoru S5_D01C namísto varianty E2 dále přinese **negativní vliv na ovzduší**, který souvisí nejen s přivedením komunikace blíže městu, ale také s polohou města a krajinnou konfigurací. Rovensko je ze západu, jihu a severu sevřeno třemi kopci v údolí Lužicko-Boskovického zlomu (Rovenský zlom). Varianta E1 město uzavře také ze čtvrté východní strany. V důsledku toho vznikne obtížně větratelná oblast, ve které se zároveň budou hromadit zvýšené emise z dopravy vyvolané trasou komunikace ve variantě koridoru S5_D01C.

Negativní vliv na životní prostředí bude mít také **nová hluková zátěž** vyvolaná vedením koridoru S5_D01C přes mostní estakády. S ohledem na konfiguraci terénu a sevření města v údolí je přitom hluková situace neřešitelná. Koridor S5_D01C tedy přivede do města hluk a smog, který negativně ovlivní 1.200 obyvatel města.

Varianta E1 (koridor S5_D01C) vedená po mostní konstrukci by měla devastující vliv na životní prostředí a na **krajinný ráz Českého ráje** a jeho bezprostředního okolí. Tato varianta je o zhruba 1 km delší než varianta E2 a do převážně rovinaté krajiny zasahuje **betonovou konstrukci**, která je v dané lokalitě naprosto nevhodná a pohledově nenávratně zničí malebnost dotčeného území.

Liberecký kraj přitom tuto variantu v návrhu AZÚR zakotvuje jako jedinou možnou, a naopak přistupuje k vypuštění alternativní varianty E2 (koridor S5_D01R). Varianta E2 je přitom vedena v tunelu a je tedy pro životní prostředí i občany města **šetrnější**. Vedení variantou E2 by přitom **eliminovalo negativní dopady** povrchového vedení v koridoru E1. Kromě zachování krajinného rázu by toto řešení vedlo také k ochraně obyvatel a životního prostředí před hlukem, emisemi a smogem. Podatel zároveň uvádí, že koridor S5_D01R by zajistil kvalitní obsluhu města i napojení přeložky silnice II/283 na Semily přes MÚK Tatobity. Zároveň by tento koridor byl **kratší a zhruba o 0,5 mld. Kč levnější**.

Pro vymezení varianty E1 (koridor S5_D01C) a současné vypuštění varianty E2 (koridory S5_D01R a D18R) tak **neexistují racionální důvody**. Návrh AZÚR neřeší území města Rovensko pod Troskami a dotčený region smysluplně a popsané vymezení koridorů může vést k narušení ekologicky cenného území i prostoru pro život obyvatel a budoucích generací.

Je nutné zopakovat, že **předmětem AZÚR LK č. 2 není vymezení návrhového koridoru S5_D01C** pro veřejně prospěšnou stavbu silnice I/35 Turnov – Úlibice. Odůvodnění připomínky podatele v této části nesměruje k předmětu Návrhu AZÚR LK č. 2 a není tudíž relevantní. Proto je ze strany pořizovatele bezpředmětné vyhodnocovat jednotlivé údajné negativní vlivy S5_D01C na životní prostředí. Obecně vhodnost řešení S5_D01C (E1) vůči alternativnímu řešení S5_D01R (E2) potvrdil proces EIA svým výše uvedeným stanoviskem.

ZÚR obecně neřeší technická řešení záměrů veřejně prospěšných staveb, pro která vymezuje plochy a koridory. Nicméně je třeba podotknout, že varianta E2, tak jak byla připravena oprávněným investorem, nepočítala s tím, že by byla „vedena v tunelu“, jak předpokládá podatel. Takovéto technické řešení by bylo nesporně velmi nákladné a pro takové náklady není racionální důvod, když existuje řešení E1 odsouhlasené v EIA. Řešení E1 objektivně nemá takové negativní vlivy na životní prostředí, aby bylo nutné záměr realizovat naprosto nestandardním technickým řešením dálkového tunelu v trase E2, protože ve speciálním procesu EIA bylo odborně vyhodnoceno, že vlivy varianty E1 na životní prostředí jsou akceptovatelné a varianta E1 obdržela závazné souhlasné stanovisko. S tunelovou variantou E2, kterou navrhuje podatel, tak není důvod počítat.

Není jasné, na základě čeho podatel došel k názoru, že řešení varianty E2 v tunelu by bylo o 0,5 mld. Kč levnější než E1. Podatel své tvrzení nepodložil žádným podkladem. K uváděnému zkrácení záměru trasou E2 o 1 km je však zapotřebí dodat, že vyvolává naopak potřebu podstatně delší (a patrně proto dražší) varianty dopravního přivaděče ze silnice I/35 do prostoru Semilská trasou v územní rezervě D18R (viz obr. 1).

Pořizovatel se na rozdíl od podatele domnívá, že neexistují žádné racionální důvody, aby byla územní rezerva S5_D01R i nadále ponechána v ZÚR LK. Varianta E2, pro kterou byla územní rezerva S5_D01R v ZÚR LK vymezena, byla prověřena v rámci procesu EIA a neobdržela souhlasné stanovisko. Dlouhodobě sledovaná varianta E1, pro kterou ZÚR LK vymezují návrhový koridor S5_D01C, souhlasné stanovisko EIA obdržela. Nadřazená PÚR ČR ukládá ZÚR LK úkol mít vymezen pouze návrhový koridor. Ministerstvo dopravy, jako dotčený orgán k silnicím I. třídy, souhlasí s vypuštěním územní rezervy S5_D01R ze ZÚR LK (viz souhlasné stanovisko Ministerstva dopravy k Návrhu AZÚR LK č. 2 č.j. MD-8303/2023-910/6 ze dne 26. 4. 2023). Obdobně Krajský úřad Libereckého kraje, odbor silničního hospodářství jako dotčený orgán k silnicím II. třídy souhlasí s vypuštěním územní rezervy D18R ze ZÚR LK ve svém souhlasném stanovisku k Návrhu AZÚR LK č. 2 (interní sdělení ze dne 26. dubna 2023).

▪ **Doplnění vyhodnocení připomínky k bodu III. C Absence posouzení bezpečnosti**

Konečné vymezení koridoru S5_D01C v návrhu AZÚR, ke kterému došlo zrušením jakýchkoliv variant vedení silnice I/35, bylo provedeno v rozporu se směrnicí Evropského parlamentu a Rady 2008/96/ES o řízení bezpečnosti silniční infrastruktury ze dne 19. 11. 2008 („směrnice o řízení bezpečnosti“). Dle směrnice o řízení bezpečnosti existuje povinnost provést posouzení bezpečnosti nově připravovaných komunikací, tedy prvotní hodnocení dopadů záměru dle čl. 3 směrnice o řízení bezpečnosti.

Hodnocení dopadů se dle čl. 3 odst. 2 směrnice o řízení bezpečnosti provede ve fázi **počátečního plánování před schválením projektu infrastruktury**. Jedná se tedy zejména o územní plánování, kdy se vymezují koridory nových komunikací a jejich napojení na stávající silniční síť.

Podle Přílohy č. I. směrnice o řízení bezpečnosti je nutné dodržovat konkrétní kritéria hodnocení dopadů. Mezi ty patří například současná situace a možný vývoj v případě nečinnosti, analýza dopadu alternativ, srovnání alternativ včetně analýzy poměru nákladů a přínosů a předložení možných řešení, přičemž je třeba zohlednit volbu trasy a povahu dopravy, možné dopady na stávající síť (např. výjezdy, křižovatky, úroňová křížení), intenzitu dopravy, kategorizaci dopravního provozu podle typu a dostatečné množství bezpečných parkovišť. Dále je nutné v rámci hodnocení dopadů na bezpečnost silničního provozu vysvětlit jednotlivé aspekty bezpečnosti silničního provozu, které přispívají k volbě navrhovaného řešení (srov. čl. 3 odst. 3 směrnice o řízení bezpečnosti). Hodnocení by mělo dále obsahovat všechny příslušné informace nezbytné pro analýzu poměru nákladů a přínosů u různých hodnocených možností. Takovéto hodnocení přitom **nebylo v procesu přípravy návrhu AZÚR provedeno**.

Z charakteru hodnocení dopadů a posuzovaných kritérií je zřejmé, že k prvotnímu hodnocení dopadů záměru musí dojít v procesu přípravy zásad územního rozvoje. Dle rozsudku Nejvyššího správního soudu č. j. 6 Ao 1/2011 – 74 ze dne 20. 4. 2011 „*k námitce navrhovatelů, že zamýšlená výstavba rychlostní silnice R 43 je nezákonná rovněž s ohledem na skutečnost, že vedení trasy této komunikace jako součásti transevropské dopravní sítě TEN-T skrze obytnou zástavbu města Brna jakožto „hlavního sídelního útvaru“ není v souladu s citovanými podmínkami legislativy EU (Rozhodnutí Evropského Parlamentu a Rady č. 1692/96/ES, o hlavních směrech Společenství pro rozvoj transevropské dopravní sítě, v platném znění), reflektovanými rovněž v platném znění Politiky, Nejvyšší správní soud konstatuje, že vzhledem k výše uvedenému závěru zdejšího soudu je ve vztahu k územnímu plánu městyse bezpředmětné se touto otázkou zabývat. Nejvyšší správní soud se domnívá, že posouzení souladu trasování silnice R 43 s Politikou a s cit. rozhodnutím Evropského parlamentu a Rady by mělo spíše náležet k procesu přijímání zásad územního rozvoje, jež mohou trasu silnice jako jediné vymežit.*“

Pořizování zásad územního rozvoje je tak jediným místem, kde se stanovují zásadní parametry nové regionální komunikace jako jsou její koridor, způsob napojení křižovatek, jejich trasy a vzdálenosti. Schválením zásad územního rozvoje jsou tyto parametry plánování dopravní infrastruktury závazné také pro navazující územní plány (srov. ustanovení § 55 odst. 3 věta třetí stavebního zákona).

Řešení koridoru v návrhu AZÚR tedy neprošlo hodnocením dopadů dle čl. 3 odst. 2 směrnice o řízení bezpečnosti. V rámci přípravy návrhu AZÚR nebyly posouzeny aspekty bezpečnosti silničního provozu, které přispívají k volbě navrhovaného řešení, jak ukládá citovaná směrnice. Návrh AZÚR je tedy v tomto ohledu v rozporu se směrnicí o řízení bezpečnosti. Podle podatele je přitom hodnocením dopadů nepominutelným podkladem pro přípravu návrhu AZÚR.

Pořizovatel opět upozorňuje, že **předmětem AZÚR LK č. 2 není vymezení návrhového koridoru S5_D01C pro veřejně prospěšnou stavbu silnice I/35 Turnov – Úlibice**. Odůvodnění připomínky podatele v této části nesměřuje k předmětu Návrhu AZÚR LK č. 2 a není tudíž relevantní. **Pořizovatel pokládá za zcela bezpředmětné úvahy o tom,**

že by neměněné vymezení koridoru S5_D01C mělo být v rámci procesu AZÚR LK č. 2 jakkoliv znovu posuzováno. Nemůže být tedy ani teoreticky posuzováno z pohledu Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2008/96/ES ze dne 19. listopadu 2008 o řízení bezpečnosti silniční infrastruktury.

Zároveň pořizovatel podotýká, že takovéto posuzování není úkolem územního plánování a obsahem krajské územně plánovací činnosti v rámci pořizování ZÚR a jeho legislativou stanoveného obsahu.

S názorem podatele, že hodnocení řízení bezpečnosti silniční infrastruktury je neopomenutelným podkladem pro přípravu návrhu aktualizace ZÚR, se nelze ztotožnit. Obdobně se nelze ztotožnit ani s názorem podatele, že hodnocení dopadů záměrů silniční infrastruktury dle Směrnice o řízení bezpečnosti silniční infrastruktury by mělo být součástí územně plánovací činnosti při zpracování ZÚR a jejich aktualizacích.

Je třeba konstatovat, že podrobné hodnocení technických parametrů bezpečnosti silnice se na úrovni zpracování záměrů do ZÚR neprovádí a měřítko zpracování ZÚR 1:100 000 dané stavebním zákonem ho ani neumožňuje. **V rámci zpracování ZÚR se vymezují a hodnotí koridory dopravní infrastruktury, v kterých jsou teprve následně vyhledána konkrétní technická řešení s konkrétním územním průmětem.** Dle § 36 odst. 3 stavebního zákona nesmí ZÚR ani vyhodnocení jejich vlivů na udržitelný rozvoj území obsahovat podrobnosti náležející svým obsahem územnímu plánu, regulačnímu plánu nebo navazujícím rozhodnutí.

Podatelem uváděný rozsudek Nejvyššího správního soudu (dále jen „NSS“) se netýkal vypuštění územní rezervy pro silniční infrastrukturu, ale naopak vymezení návrhového koridoru pro veřejně prospěšnou stavbu silniční infrastruktury. Předmětem sporu řešeného v uváděném rozsudku nebyla potřeba posouzení silniční infrastruktury z hlediska řízení bezpečnosti silniční infrastruktury, ale vymezení koridoru nadmístního významu pro silniční infrastrukturu v územním plánu, aniž by byl tento dostatečně vymezen v nadřazené územně plánovací dokumentaci za tehdy platného znění stavebního zákona.

Citovaná domněnka NSS o tom, že posouzení souladu vedení koridoru se směrnicí EU mělo spíše proběhnout na úrovni zásad územního rozvoje, než na úrovni územního plánu se týkala jiné směrnice. Konkrétně Rozhodnutí Evropského parlamentu a Rady č. 1692/96/ES ze dne 23. července 1996 o hlavních směrech Společenství pro rozvoj transevropské dopravní sítě), nikoliv Směrnice o řízení bezpečnosti silniční infrastruktury uváděné podatelem. **Uváděný rozsudek NSS tak pořizovatel neshledává jako relevantní vůči problematice řešení Návrhu AZÚR LK č. 2.**

Implementace a realizace směrnice o řízení bezpečnosti silniční infrastruktury je úkolem rezortního dopravního plánování, nikoliv úkolem územního plánování. Pořizovatel KÚ LK, OÚPSŘ nemá žádné informace o tom, zda a s jakým výsledkem proběhlo hodnocení silničních záměrů, pro které jsou již vymezeny koridory v úplném znění ZÚR LK, včetně koridoru pro záměr silnice I/35 Turnov – Úlibice.

▪ **Doplnění vyhodnocení připomínky k bodu III. D Absence posouzení vlivů návrhu AZÚR na životní prostředí**

Dle odůvodnění návrhu AZÚR „na základě stanovisek orgánů ochrany přírody (viz kapitola D) a stanoviska MŽP se k Aktualizaci č. 2 ZÚR LK nebude zpracovávat Vyhodnocení vlivů Aktualizace č. 2 ZÚR LK na udržitelný rozvoj území.“

Poživatel tedy uvádí, že **nepředpokládá**, že by návrh AZÚR mohl mít významný vliv na životní prostředí či na evropsky významné lokality. Toto tvrzení však **nemůže obstat** v okamžiku, kdy návrh AZÚR závazně vymezuje finální koridor pro silnici I/35 Turnov – Úlibice ve variantě E1 tím, že vypouští jedinou možnou alternativu. Jak bylo uvedeno výše, tato varianta předpokládá umístění komunikace na mostních konstrukcích, v blízkosti města Rovensko. Zároveň se jedná o zásadní komunikaci, která prochází volnou krajinou a nachází se v blízkosti chráněné krajinné oblasti Český ráj.

Dle závěru Ministerstva životního prostředí vyjádřeném ve svém stanovisku ze dne 8. 3. 2022 č. j. MZP/2022/710/488 „po prostudování obdržených podkladů, s přihlédnutím ke kritériím přílohy č. 8 k zákonu o posuzování vlivů na životní prostředí, zejména k předmětu změny koncepce a jejímu rozsahu, dospělo MŽP k závěru, že navrhovaný obsah Aktualizace č. 2 ZÚR LK není nutné posuzovat z hlediska vlivů na životní prostředí a veřejné zdraví.“

Ministerstvo přitom mělo k dispozici dokumentaci k záměru vedení silnice I/35 Turnov – Úlibice na úrovni EIA, ke které vydalo dne 4. 8. 2021 své stanovisko č.j. MZP/2021/710/2922. Z dokumentace tohoto záměru přitom vyplývá, že koridor S5_D01C **může mít negativní vliv na životní prostředí a lidské zdraví, případně může narušit přírodní hodnoty.**

Podle dokumentu s názvem „Posouzení vlivu expozice hluku na veřejné zdraví“ zpracovaného Ing. Danou Potužníkovou, Ph.D., Národní referenční laboratoř pro komunální hluk při Zdravotním ústavu se sídlem v Ostravě, v dubnu 2019, „vzhledem k vypočteným hodnotám určujících ukazatelů hluku je možné očekávat negativní účinky hluku především v oblasti subjektivního obtěžování, rušení spánku a kardiovaskulárních onemocnění (infarkt myokardu a ischemická choroba srdeční).“

Podatel dále odkazuje na dokument s názvem „Vlivy na krajinu“ zpracovaný RNDr. Jiřím Veselým v červnu 2020. Ten mimo jiné konstatuje, že „ve druhém problémovém úseku se varianty liší. U varianty E1 se jedná o celý severovýchodní obchvat Rovenska pod Troskami (cca km 11,5-16,0). Jde o technicky velmi náročnou část, která obsahuje čtyři velké mostní objekty, pohledově exponované z blízkého okolí, a jednu MÚK. U varianty E2 je to rovněž prostor na obchvatu Rovenska pod Troskami, ale na jeho jihozápadní straně (cca km 13,0-15,0). Trasa zde odděluje Rovensko od Boreckých skal a obsahuje jednu MÚK a jeden velký most. Oba tyto objekty jsou velmi dobře viditelné z krajinné dominanty hradu Trosky. O tom, nakolik se potenciální rizika negativního vlivu na krajinu stanou skutečností, výrazně rozhoduje architektonické a technické řešení mostních objektů a začlenění vlastní trasy do krajiny pomocí vegetačních úprav. Pro zhodnocení v rámci dokumentace EIA je třeba mít k dispozici konkrétní architektonické návrhy ve variantním provedení.“

Je tedy zřejmé, že návrh AZÚR vymezuje koridor pro vedení silnice I/35 Turnov – Úlibice, u kterého se předpokládá vliv na životní prostředí a lidské zdraví. V tomto ohledu by tak bylo zcela logické zpracování vyhodnocení předpokládaných vlivů návrhu AZÚR na udržitelný rozvoj území. Absence tohoto posouzení je tak závažným nedostatkem návrhu AZÚR. Pokud by tedy došlo k vydání AZÚR bez vyhodnocení vlivů, **byl by tento postup nezákonný.**

Pořizovatel opět upozorňuje, že **předmětem AZÚR LK č. 2 není vymezení návrhového koridoru S5_D01C** pro veřejně prospěšnou stavbu silnice I/35 Turnov – Úlibice. Proto pokládá za zcela **bezpředmětné úvahy o tom, že by vymezení koridoru S5_D01C mělo být v rámci procesu AZÚR LK č. 2 jakkoliv znovu posuzováno z hlediska vlivů na životní prostředí a veřejné zdraví**. Návrhový koridor S5_D01C byl řádně vyhodnocen z hlediska vlivů na udržitelný rozvoj území při svém vymezení v rámci Aktualizace č. 1 ZÚR LK.

Ministerstvo životního prostředí nemělo vůbec žádný zákonný důvod zohledňovat ve svém závazném stanovisku SEA k obsahu AZÚR LK č. 2 dokumentaci EIA k záměru silnice I/35 Turnov – Úlibice, jak požaduje podatel.

Předmětem AZÚR LK č. 2 vzhledem k připomínce podatele je pouze vypuštění územní rezervy S5_D01R a územní rezervy D18R. Případné vypuštění těchto rezerv nijak neovlivní skutečnost, že v návrhových koridorech S5_D01C a D18E je možné podle stávajícího úplného znění ZÚR LK realizovat příslušné veřejně prospěšné stavby dopravní infrastruktury.

Je třeba upozornit, že podle § 23b odst. 3 stavebního zákona se **územní rezervy při jejich vyznačování v územně plánovacích dokumentacích neposuzují z hlediska vlivů na udržitelný rozvoj území**, na životní prostředí ani na NATURA 2000. Proto požadavek podatele, aby byly územní rezervy posuzovány při jejich vypuštění ze ZÚR v rámci AZÚR LK č. 1, shledává pořizovatel jako nerelevantní.

Zároveň nelze souhlasit s požadavkem podatele, aby byly při vypuštění územních rezerv vyhodnocovány z hlediska vlivů na životní prostředí jiné neměněné plochy či koridory, které již byly při jejich vymezení jednou vyhodnoceny.

Pořizovatel neshledává, na rozdíl od podatele, žádnou nezákonnost v tom, že k návrhu AZÚR LK č. 2 nebylo pořízeno Vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území. Toto vyhodnocení se nezpracovávalo, protože věcně příslušný a odborný orgán SEA nepožadoval vzhledem k obsahu AZÚR LK č. 2 zpracovat vyhodnocení vlivů na životní prostředí.

Pořizovatel se v tomto zcela ztotožňuje s názorem orgánu SEA (Ministerstvo životního prostředí), který ve svém stanovisku č. j. MZP/2022/710/488 ze dne 8. března 2022 k návrhu obsahu AZÚR LK č. 2 uvedl „*navrhovaný obsah AZÚR LK č. 2 není nutné posuzovat z hlediska vlivů na životní prostředí*“, protože „*představuje takovou změnu koncepce, u které není předpoklad takových vlivů na životní prostředí a veřejné zdraví, které by odůvodňovaly nutnost posouzení dle zákona o posuzování vlivů na životní prostředí*“.

▪ **Doplnění vyhodnocení připomínky k bodu III. E Nesoulad s Politikou územního rozvoje ČR**

Návrh AZÚR je dále v rozporu s Politikou územního rozvoje České republiky („PÚR“). Priorita č. 20 PÚR uvádí, že „rozvojové záměry, které **mohou významně ovlivnit charakter krajiny, umísťovat do co nejméně konfliktních lokalit a následně podporovat 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.“

Podle odstavce č. 14 PÚR je „ve veřejném zájmu chránit a rozvíjet přírodní, civilizační a kulturní hodnoty území, včetně urbanistického, architektonického a archeologického dědictví. **Zachovat ráz jedinečné urbanistické struktury území, struktury osídlení a jedinečné kulturní krajiny, které jsou výrazem identity území, jeho historie a tradice. Tato území mají značnou hodnotu, např. i jako turistické atraktivity. Jejich ochrana by měla být provázána s potřebami ekonomického a sociálního rozvoje v souladu s principy udržitelného rozvoje.** V některých případech je nutná cílená ochrana míst zvláštního zájmu, v jiných případech je třeba chránit, respektive obnovit celé krajinné celky. Krajina je živým v čase proměnným celkem, který vyžaduje tvůrčí, avšak citlivý přístup k vyváženému všestrannému rozvoji tak, aby byly zachovány její stěžejní kulturní, přírodní a užitné hodnoty. Bránit upadání venkovské krajiny jako důsledku nedostatku lidských zásahů.“

Jak bylo uvedeno především v částech III. B. a III. D tohoto textu, návrh AZÚR na tyto cíle rezignuje. Ačkoliv má pořizovatel k dispozici podrobné informace o vlivech záměru, který má být v koridoru S5_D01C umístěn, tyto informace ignoruje a vylučuje konkurenční variantu S5_D01R v trase E2. Podateli je zřejmé, že je nutné od sebe oddělovat konkrétní záměr, který bude dále posuzován, a koridor v návrhu změny AZÚR.

Přesto jsou podrobné odborné posudky využitelné mimo jiné proto, že detailně popisují stav dotčené lokality, podobu životního prostředí a krajinného rázu, současné hodnoty hluku a emisí, stav ovzduší a další ukazatele v lokalitě, ve které má být koridor umístěn. Při samotném finálním vymezení umístění koridoru je tak nutné z těchto informací vyjít a posoudit, zda je vhodné a účelné koridor umístit právě v tomto území.

Pořizovatel nesouhlasí s názorem podatele, že by AZÚR LK č. 2 byla v rozporu s PÚR ČR nebo s jejími republikovými prioritami územního plánování pro udržitelný rozvoj území. Např. k údajnému rozporu s prioritou z čl. 20 PÚR ČR je zapotřebí znovu konstatovat, že AZÚR LK č. 2 nevymezuje návrhový koridor S5_D01C (případně D18E), takže nemůže být tímto koridorem v rozporu s prioritou „rozvojové záměry umísťovat do co nejméně konfliktních lokalit“ apod.

Naopak je třeba konstatovat, že primárním cílem AZÚR LK č. 2 je uvést ZÚR LK do souladu s PÚR ČR po její komplexní Aktualizaci č. 4, tak jak ukládá kraji § 41 odst. 5 stavebního zákona. Záměr silnice I/35 Turnov – Rovensko pod Troskami – Úlibice je řešen v čl. 114 PÚR ČR. AZÚR LK č. 2 a konkrétně vypuštění územní rezervy S5_D01R je zcela v souladu s tímto ustanovením PÚR ČR, které ZÚR LK ukládá úkol vymezit pro tuto silnici pouze návrhový koridor. Tímto návrhovým koridorem je v ZÚR LK již vymezený a neměněný koridor S5_D01C, který proto není předmětem projednání AZÚR LK č. 2.

K posouzení souladu AZÚR LK č. 2 s PÚR ČR je dle stavebního zákona kompetentní Ministerstvo pro místní rozvoj jako nadřízený orgán územního plánování. Toto

ministerstvo vydalo k AZÚR LK č. 2 dle § 42 b odst. 5 stavebního zákona souhlasné stanovisko č.j. MMR 40515/2023-81 ze dne 1.6.2023, zahrnující i souhlas z hlediska souladu s PÚR ČR.

Požizovatel souhlasí s podatelem v tom, že k variantě E1 i variantě E2 záměru silnice I/35 je z dokončeného procesu EIA dostatek informací. Proces EIA prokázal, že negativní vlivy varianty E1 nejsou takového rázu, aby variantu E1 nebylo možné realizovat. Naopak negativní vlivy varianty E2 jsou takového rázu, že neobdržela souhlasné stanovisko EIA a územní rezerva pro tuto variantu je proto ze ZÚR LK v rámci AZÚR LK č. 2 navržena k vypuštění.

▪ **Doplnění vyhodnocení připomínky k bodu III. F Zásah do vlastnických práv**

Vymezení koridoru S5_D01C v blízkosti pozemku podatele povede ve svém důsledku k nárůstu negativního vlivu na ovzduší, navýšení hluku a emisí. Navýšením dopravy bude podatel dále omezen ve využití svého pozemku.

Vypuštění koridoru S5_D01R a tedy faktické konečné vymezení koridoru S5_D01C by zasáhlo dosavadní způsob využití pozemku podatele, čímž došlo k zásahu do jeho vlastnického práva.

Výše bylo opakovaně vysvětleno, že vymezení koridoru S5_D01C není předmětem AZÚR LK č. 2. Koridor S5_D01C byl do ZÚR LK vymezen jako veřejně prospěšná stavba a návrhový koridor již v rámci Aktualizace č. 1 ZÚR LK. Odůvodnění připomínky v této části nesměruje do AZÚR LK č. 2 a není tedy relevantní dle § 42 odst. 8 stavebního zákona. **Vypuštění územní rezervy S5_D01R nemá fakticky žádný vliv na možnost realizace silnice I/35 v rámci koridoru S5_D01C.**

Obecně nemůže být **vypuštění** územní rezervy pro dopravní infrastrukturu bráno jako zásah do práv vlastníků dotčených pozemků. Pořizovatel nesouhlasí s myšlenkovou konstrukcí podatele, že vypuštění územní rezervy S5_D01R (pro variantu E2 záměru) je zásahem do vlastnických práv podatele, který má pozemky v blízkosti jiného neměněného koridoru S5_D01C (pro variantu E1 záměru).

Naopak je třeba z pohledu zásahu do vlastnických práv vypuštění územní rezervy S5_D01R vnímat jako velmi pozitivní pro řadu vlastníků pozemků, na kterých byla tato územní rezerva vymezena. Územní rezerva pro ně představovala jakousi stavební uzávěru a omezení využití.

Požizovatel proto zastává názor, že nevypuštění územní rezervy S5_D01R a její ponechání v ZÚR LK i po jejím neodsouhlasení v procesu EIA by tak mohlo být bráno jako nadměrné a neoprávněné omezení vlastnických práv. Vymezení územní rezervy je obecně nutné vnímat jako dočasné opatření do doby prověření záměru. Po prověření záměru je třeba územní rezervu buď vypustit nebo převést do návrhových ploch a koridorů.

▪ **Doplnění vyhodnocení připomínky k bodu IV. Závěr**

Podatel z výše uvedených důvodů žádá, aby koridor S5_D01R a plocha D18R zůstaly v Zásadách územního rozvoje Libereckého kraje zachovány i po jejich aktualizaci č. 2. Obě varianty vedení silnice I/35 Turnov – Úlibice, tedy varianta E1 (koridor S5_D01C) a varianta E2 (koridor S5_D01R) by měly být v Zásadách územního rozvoje Libereckého kraje vymezeny shodným způsobem s ohledem na to, že se jedná o rovnocenné varianty.

V opačném případě by došlo k nezákonnému vypuštění koridoru S5_D01R a plochy D18R, což ve výsledku může znamenat vydání aktualizace Zásad územního rozvoje Libereckého kraje v rozporu se zákonem.

Žádost podatele, aby obě varianty záměru byly v ZÚR LK vymezeny shodným způsobem je v rozporu s PÚR ČR i stavebním zákonem. PÚR ČR ukládá ZÚR LK, aby pro záměr silnice I/35 vymezily návrhový koridor. ZÚR obecně nemohou obsahovat pro jeden záměr více návrhových koridorů. Požadavek podatele je tedy nesplnitelný.

ZÚR LK musí obsahovat pro záměr silnice I/35 pouze jeden návrhový koridor. Tento koridor byl vybrán již v rámci Aktualizace č. 1 ZÚR LK a je jím koridor S5_D01C.

ZÚR LK sice teoreticky může obsahovat i územní rezervy pro další varianty záměru, ale v případě záměru silnice I/35 k tomu aktuálně (po vydání souhlasného stanoviska EIA, které odsouhlasilo pouze variantu v návrhovém koridoru), není žádný dostatečný a obhájitelný důvod. Proto je třeba územní rezervu S5_D01R pro variantu E2 vypustit.

Po vydání souhlasného stanoviska EIA, kterým byla odsouhlasena varianta E1 a zamítnuta varianta E2 nelze v žádném případě souhlasit s názorem podatele, že tyto varianty jsou „rovnocenné“.

Požizovatel zastává názor, že vypuštění územní rezervy S5_D01R a územní rezervy D18R je tedy zcela v souladu se zákonem.

PŘIPOMÍNKA Č. P02/VP2023
UPLATNIL: ██████████, Liberec
EVIDENCE: 21. 4. 2023, č. j. KULK 30778/2023
UPLATNĚNO: dopisem ze dne 20. 4. 2023 (společně s připomínkou P1/VP2023)
PODSTATA OBSAHU PŘIPOMÍNKY (není doslovný přepis): <ul style="list-style-type: none">▪ Podatelka nesouhlasí s vypuštěním územní rezervy S5_D01R pro prověření variantního řešení jihozápadního obchvatu Rovenska pod Troskami v rámci kapacitní silnice S5 (silnice I/35) v úseku Ohrazenice – Turnov – Rovensko pod Troskami – hranice LK/KHK▪ Podatelka nesouhlasí s vypuštěním územní rezervy D18R pro prověření variantního řešení silnice II/283 (dopravního propojení z kapacitní silnice S5 (silnice I/35) do prostoru Semilska) v úseku Volavec – Zelený Háj
VYHODNOCENÍ PŘIPOMÍNKY: NEVYHOVUJE SE <p>Připomínka byla uplatněna v zákonném termínu do 7 dnů ode dne konání veřejného projednání dle § 42b odst. 4 stavebního zákona ve spojení s § 39 odst. 2 stavebního zákona. Připomínka směřuje k obsahu Návrhu AZÚR LK č. 2 pro veřejné projednání (měněným částem ZÚR LK) a je z pohledu § 42 odst. 9 stavebního zákona relevantní. Připomínka splňuje obecné náležitosti podání dle § 37 zákona č. 500/2004 Sb., správní řád, v platném znění (dále jen „správní řád“).</p> <p><u>Připomínka je věcně vyhodnocena u věcně zcela shodné připomínky P01/VP2023.</u></p>

PŘIPOMÍNKA Č. P03/VP2023
UPLATNIL: LK Real Estate s.r.o., Rovensko pod Troskami
EVIDENCE: 22. 4. 2023, č. j. KULK 31076/2023
UPLATNĚNO: dopisem ze dne 26. 4. 2023
PODSTATA OBSAHU PŘIPOMÍNKY (není doslovný přepis): <ul style="list-style-type: none">▪ Podatel nesouhlasí s vypuštěním územní rezervy S5_D01R pro prověření variantního řešení jihozápadního obchvatu Rovenska pod Troskami v rámci kapacitní silnice S5 (silnice I/35) v úseku Ohrazenice – Turnov – Rovensko pod Troskami – hranice LK/KHK▪ Podatel nesouhlasí s vypuštěním územní rezervy D18R pro prověření variantního řešení silnice II/283 (dopravního propojení z kapacitní silnice S5 (silnice I/35) do prostoru Semilska) v úseku Volavec – Zelený Háj
VYHODNOCENÍ PŘIPOMÍNKY: NEVYHOVUJE SE <p>Připomínka byla uplatněna v zákonném termínu do 7 dnů ode dne konání veřejného projednání dle § 42b odst. 4 stavebního zákona ve spojení s § 39 odst. 2 stavebního zákona. Připomínka směřuje k obsahu Návrhu AZÚR LK č. 2 pro veřejné projednání (měněným částem ZÚR LK) a je z pohledu § 42 odst. 9 stavebního zákona relevantní. Připomínka splňuje obecné náležitosti podání dle § 37 zákona č. 500/2004 Sb., správní řád, v platném znění (dále jen „správní řád“).</p> <p><u>Připomínka je věcně vyhodnocena u věcně shodné připomínky P01/VP2023.</u></p>

PŘIPOMÍNKA Č. P04/VP2023
UPLATNIL: Za Rovensko v Českém ráji z.s., Rovensko pod Troskami
EVIDENCE: 24. 4. 2023, č. j. KULK 31055/2023
UPLATNĚNO: dopisem ze dne 20. 4. 2023
PODSTATA OBSAHU PŘIPOMÍNKY (není doslovný přepis): <ul style="list-style-type: none">▪ Podatel nesouhlasí s vypuštěním územní rezervy S5_D01R pro prověření variantního řešení jihozápadního obchvatu Rovenska pod Troskami v rámci kapacitní silnice S5 (silnice I/35) v úseku Ohrazenice – Turnov – Rovensko pod Troskami – hranice LK/KHK▪ Podatel nesouhlasí s vypuštěním územní rezervy D18R pro prověření variantního řešení silnice II/283 (dopravního propojení z kapacitní silnice S5 (silnice I/35) do prostoru Semilská) v úseku Volavec – Zelený Háj
VYHODNOCENÍ PŘIPOMÍNKY: NEVYHOVĚNO <p>Připomínka byla uplatněna v zákonném termínu do 7 dnů ode dne konání veřejného projednání dle § 42b odst. 4 stavebního zákona ve spojení s § 39 odst. 2 stavebního zákona. Připomínka směřuje k obsahu Návrhu AZÚR LK č. 2 pro veřejné projednání (měněným částem ZÚR LK) a je z pohledu § 42 odst. 9 stavebního zákona relevantní. Připomínka splňuje obecné náležitosti podání dle § 37 zákona č. 500/2004 Sb., správní řád, v platném znění (dále jen „správní řád“).</p> <p><u>Připomínka je věcně vyhodnocena u věcně shodné připomínky P01/VP2023.</u></p>

PŘIPOMÍNKA Č. P05/VP2023
UPLATNIL: Platforma za kvalitní dopravní infrastrukturu, z. s., Praha
EVIDENCE: 24. 4. 2023, č. j. KULK 31162/2023
UPLATNĚNO: dopisem ze dne 24. 4. 2023
PODSTATA OBSAHU PŘIPOMÍNKY (není doslovný přepis): <ul style="list-style-type: none">▪ Podatel nesouhlasí s vypuštěním územní rezervy S5_D01R pro prověření variantního řešení jihozápadního obchvatu Rovenska pod Troskami v rámci kapacitní silnice S5 (silnice I/35) v úseku Ohrazenice – Turnov – Rovensko pod Troskami – hranice LK/KHK▪ Podatel nesouhlasí s vypuštěním územní rezervy D18R pro prověření variantního řešení silnice II/283 (dopravního propojení z kapacitní silnice S5 (silnice I/35) do prostoru Semilská) v úseku Volavec – Zelený Háj
VYHODNOCENÍ PŘIPOMÍNKY: NEVYHOVĚNO <p>Připomínka byla uplatněna v zákonném termínu do 7 dnů ode dne konání veřejného projednání dle § 42b odst. 4 stavebního zákona ve spojení s § 39 odst. 2 stavebního zákona. Připomínka směřuje k obsahu Návrhu AZÚR LK č. 2 pro veřejné projednání (měněným částem ZÚR LK) a je z pohledu § 42 odst. 9 stavebního zákona relevantní. Připomínka splňuje obecné náležitosti podání dle § 37 zákona č. 500/2004 Sb., správní řád, v platném znění (dále jen „správní řád“).</p>

Připomínka je věcně vyhodnocena u věcně shodné připomínky [P01/VP2023](#).

Připomínka však na rozdíl od připomínky P01/VP 2023 neobsahuje v odůvodnění bod III. F.

PŘIPOMÍNKA Č. P06/VP2023

UPLATNIL: ██████████, Praha

EVIDENCE: 24. 4. 2023, č. j. KULK 31182/2023

UPLATNĚNO: dopisem ze dne 20. 4. 2023

PODSTATA OBSAHU PŘIPOMÍNKY (není doslovný přepis):

- Podatelka nesouhlasí s vypuštěním územní rezervy S5_D01R pro prověření variantního řešení jihozápadního obchvatu Rovenska pod Troskami v rámci kapacitní silnice S5 (silnice I/35) v úseku Ohrazenice – Turnov – Rovensko pod Troskami – hranice LK/KHK
- Podatelka nesouhlasí s vypuštěním územní rezervy D18R pro prověření variantního řešení silnice II/283 (dopravního propojení z kapacitní silnice S5 (silnice I/35) do prostoru Semilská) v úseku Volavec – Zelený Háj

VYHODNOCENÍ PŘIPOMÍNKY: NEVYHOVĚNO

Připomínka byla uplatněna v zákonném termínu do 7 dnů ode dne konání veřejného projednání dle § 42b odst. 4 stavebního zákona ve spojení s § 39 odst. 2 stavebního zákona. Připomínka směřuje k obsahu Návrhu AZÚR LK č. 2 pro veřejné projednání (měněným částem ZÚR LK) a je z pohledu § 42 odst. 9 stavebního zákona relevantní. Připomínka splňuje obecné náležitosti podání dle § 37 zákona č. 500/2004 Sb., správní řád, v platném znění (dále jen „správní řád“).

Připomínka je věcně vyhodnocena u věcně shodné připomínky [P01/VP2023](#).

PŘIPOMÍNKA Č. P07/VP2023

UPLATNIL: ██████████ a ██████████, Rovensko pod Troskami

EVIDENCE: 26. 4. 2023, č. j. KULK 32155/2023

UPLATNĚNO: dopisem ze dne 24. 4. 2023

PODSTATA OBSAHU PŘIPOMÍNKY (není doslovný přepis):

- Podatelé nesouhlasí s vypuštěním územní rezervy S5_D01R pro prověření variantního řešení jihozápadního obchvatu Rovenska pod Troskami v rámci kapacitní silnice S5 (silnice I/35) v úseku Ohrazenice – Turnov – Rovensko pod Troskami – hranice LK/KHK
- Podatelé nesouhlasí s vypuštěním územní rezervy D18R pro prověření variantního řešení silnice II/283 (dopravního propojení z kapacitní silnice S5 (silnice I/35) do prostoru Semilská) v úseku Volavec – Zelený Háj

VYHODNOCENÍ PŘIPOMÍNKY: NEVYHOVĚNO

Připomínka byla uplatněna v zákonném termínu do 7 dnů ode dne konání veřejného projednání dle § 42b odst. 4 stavebního zákona ve spojení s § 39 odst. 2 stavebního zákona. Připomínka směřuje k obsahu Návrhu AZÚR LK č. 2 pro veřejné projednání (měněným

částí ZÚR LK) a je z pohledu § 42 odst. 9 stavebního zákona relevantní. Připomínka splňuje obecné náležitosti podání dle § 37 zákona č. 500/2004 Sb., správní řád, v platném znění (dále jen „správní řád“).

Připomínka je věcně vyhodnocena u věcně shodné připomínky [P01/VP2023](#).

PŘIPOMÍNKA Č. P08/VP2023

UPLATNIL: ██████████, **Rovensko pod Troskami**

EVIDENCE: 26. 4. 2023, č. j. KULK 32157/2023

UPLATNĚNO: dopisem ze dne 26. 4. 2023

PODSTATA OBSAHU PŘIPOMÍNKY (není doslovný přepis):

- Podatel nesouhlasí s vypuštěním územní rezervy S5_D01R pro prověření variantního řešení jihozápadního obchvatu Rovenska pod Troskami v rámci kapacitní silnice S5 (silnice I/35) v úseku Ohrazenice – Turnov – Rovensko pod Troskami – hranice LK/KHK
- Podatel nesouhlasí s vypuštěním územní rezervy D18R pro prověření variantního řešení silnice II/283 (dopravního propojení z kapacitní silnice S5 (silnice I/35) do prostoru Semilská) v úseku Volavec – Zelený Háj

VYHODNOCENÍ PŘIPOMÍNKY: **NEVYHOVĚNO**

Připomínka byla uplatněna v zákonném termínu do 7 dnů ode dne konání veřejného projednání dle § 42b odst. 4 stavebního zákona ve spojení s § 39 odst. 2 stavebního zákona. Připomínka směřuje k obsahu Návrhu AZÚR LK č. 2 pro veřejné projednání (měněným částem ZÚR LK) a je z pohledu § 42 odst. 9 stavebního zákona relevantní. Připomínka splňuje obecné náležitosti podání dle § 37 zákona č. 500/2004 Sb., správní řád, v platném znění (dále jen „správní řád“).

Připomínka je věcně vyhodnocena u věcně shodné připomínky [P01/VP2023](#).

PŘIPOMÍNKA Č. P09/VP2023

UPLATNIL: **Tisovka, z.s., Tatobity**

EVIDENCE: 26. 4. 2023, č. j. KULK 32462/2023

UPLATNĚNO: dopisem ze dne 26. 4. 2023

PODSTATA OBSAHU PŘIPOMÍNKY (není doslovný přepis):

- Podatel nesouhlasí s vypuštěním územní rezervy S5_D01R pro prověření variantního řešení jihozápadního obchvatu Rovenska pod Troskami v rámci kapacitní silnice S5 (silnice I/35) v úseku Ohrazenice – Turnov – Rovensko pod Troskami – hranice LK/KHK
- Podatel nesouhlasí s vypuštěním územní rezervy D18R pro prověření variantního řešení silnice II/283 (dopravního propojení z kapacitní silnice S5 (silnice I/35) do prostoru Semilská) v úseku Volavec – Zelený Háj

VYHODNOCENÍ PŘIPOMÍNKY: **NEVYHOVĚNO**

Připomínka byla uplatněna v zákonném termínu do 7 dnů ode dne konání veřejného

projednání dle § 42b odst. 4 stavebního zákona ve spojení s § 39 odst. 2 stavebního zákona. Připomínka směřuje k obsahu Návrhu AZÚR LK č. 2 pro veřejné projednání (měněným částem ZÚR LK) a je z pohledu § 42 odst. 9 stavebního zákona relevantní. Připomínka splňuje obecné náležitosti podání dle § 37 zákona č. 500/2004 Sb., správní řád, v platném znění (dále jen „správní řád“).

Připomínka je věcně vyhodnocena u věcně shodné připomínky [P01/VP2023](#).

▪ **Doplnění vyhodnocení připomínky k bodu III. F. Absence hodnocení efektivity projektu dopravní infrastruktury, který připomínka P01/VP2023 neobsahuje**

MD ve spolupráci se SFDI vydalo 17. 11. 2017 Prováděcí pokyn pro hodnocení efektivity projektů dopravní infrastruktury, ve kterém stanovuje jednotný postup investorů při hodnocení ekonomické efektivity u projektů silničních a dálničních staveb financovaných z veřejných rozpočtů.

Jedná se o:

- hodnocení efektivity projektu je povinnou součástí záměru projektu včetně jeho aktualizací, studií proveditelnosti a obdobných předkládaných dokumentací.
- analýza nákladů a přínosů CBA (Cost-Benefit Analysis), vstupní data, která se mění v čase je třeba pravidelně aktualizovat
- CBA je základní součástí odůvodnění potřebnosti připravovaného projektu a výchozím dokumentem pro hodnocení efektivity při zpracování záměru projektu/studie proveditelnosti, resp. jiné dokumentace
- hodnocení ekonomické efektivity silničních a dálničních staveb se výpočty provádí s použitím výpočetního programu HDM-4. Součástí komplexního hodnocení efektivity je i hodnocení vybraných externalit (dopravní hluk, emise motorových vozidel

Toto hodnocení dosud nebylo v průběhu procesních postupů nikde předloženo. Jedná se o velmi závažné pochybení, které může prokázat nepřijatelnost vyjmutí koridorů S5D01R a D18R z koridoru ploch územní rezervy.

Požizovatel nemá jako orgán územního plánování žádné informace o tom, jakým interním hodnocením prošel „projekt dopravní infrastruktury“ záměr silnice I/35. Vyhodnocování efektivity konkrétního projektu silniční stavby není v kompetenci územního plánování při vymezení koridorů do územně plánovacích dokumentací. Takovéto vyhodnocení není povinnou součástí územně plánovací dokumentace a úkolem územního plánování ani není takovéto hodnocení předkládat veřejnosti.

Obecně je předmětem územního plánování vymezení široce pojatých koridorů, ve kterých je třeba následně v navazujících procesech vyhledávat konkrétní technická řešení a konkrétní trasy. Teprve pro konkrétní technické řešení v konkrétní trase je možné na straně oprávněných investorů zpracovávat přesné ekonomické vyhodnocení projektu (záměru).

Požizovatel proto konstatuje, že absence výstupů z hodnocení ekonomické efektivity konkrétních variant záměrů v územních rezervách S5_D01R a D18R, které jsou navíc navrhovány k vypuštění, není a ani nemůže být nedostatkem AZÚR LK č. 2.

4. SEZNAM ZKRATEK

AZÚR LK Č. 2	Aktualizace č. 2 Zásad územního rozvoje Libereckého kraje
EIA	proces vyhodnocení vlivů konkrétního záměru (stavby) na životní prostředí
KÚ LK	Krajský úřad Libereckého kraje
LK	Liberecký kraj
MÚK	mimoúrovňová křižovatka
NSS	Nejvyšší správní soud
PÚR ČR	Politika územního rozvoje České republiky (aktuálně ve znění Aktualizace č. 1, č. 2, č. 3 a č. 5, aktualizace č. 2, č. 3 a č. 5 se netýkaly území Libereckého kraje)
SEA	proces posouzení vlivů (obecnější) koncepce na životní prostředí
správní řád	zákon č. 500/2004 Sb., správní řád, v platném znění
stavební zákon	zákon č. 183/2006 Sb., o územním plánování a stavebním řádu, v platném znění
ZÚR	zásady územního rozvoje
ZÚR LK	Zásady územního rozvoje Libereckého kraje

5. PŘIPOMÍNKY

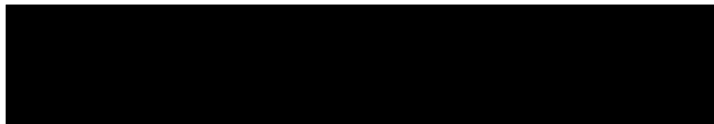


KULBP0161IXY

Krajský úřad Libereckého kraje
Odbor územního plánování
a stavebního řádu
U Jezu 642/2a, 461 80 Liberec 2

K č. j.: OÚPSŘ 69/2023-OÚP KULK 17531/2023-OÚP

Podatel:



Věc: **Připomínky k návrhu aktualizace č. 2 Zásad územního rozvoje Libereckého kraje**

I. Úvod

Krajský úřad Libereckého kraje, Odbor územního plánování a stavebního řádu, doručil prostřednictvím veřejné vyhlášky ze dne 6. 3. 2023, č. j. OÚPSŘ 69/2023-OÚP KULK 17531/2023-OÚP, návrh aktualizace č. 2 Zásad územního rozvoje Libereckého kraje („návrh AZÚR“) a informoval o možnosti podat připomínky k návrhu AZÚR.

B) Podatel vlastní pozemky parc. č. [REDACTED] a stavební objekt [REDACTED] („pozemky“). Na pozemcích se nachází novostavba rodinného domu / Pozemky podatele jsou využity pro stavbu domu na trvalé bydlení.

Návrh AZÚR má mimo jiné definitivně zakotvit vymezení plochy pro dopravní koridor silnice I/35 Turnov – Úlibice. Dlouhodobě byly přitom uvažovány 2 varianty vedení této komunikace přes území města Rovensko pod Troskami. Jedná se o variantu severovýchodního obchvatu vedenou v intravilánu města v délce cca 1,5 km, která prochází zastavitelné území města („varianta E1“). Druhou variantou vedení této komunikace je trasa jihozápadního obchvatu („varianta E2“). Návrh AZÚR označuje variantu E1 jako koridor S5_D01C, případně jako silnice I. třídy I/35. Variantu E2 pak platné ZÚR označují jako plochu územní rezervy S5_D01R. Podle návrhu AZÚR by mělo dojít k vypuštění územní rezervy pro koridor S5_D01R. Návrh AZÚR tímto **preferuje a finálně zakotvuje umístění varianty E1 v území.**

Podatel se dlouhodobě zajímá o způsob vedení silnice I/35 Turnov – Úlibice a tomuto tématu se také věnuje. Klíčové je podle podatele nalezení nejvhodnějšího řešení této komunikace pro život místních obyvatel a také pro životní prostředí.

Podatel proto k návrhu AZÚR v zákonné lhůtě podle ustanovení § 39 odst. 2 zákona č. 183/2006 Sb., o územním plánování a stavebním řádu (stavební zákon), ve znění pozdějších předpisů („stavební zákon“), podává níže uvedené **připomínky.**

II. Připomínky podatele

A. Připomínka týkající se plochy S5_D01R

Připomínka se týká návrhu řešení obsaženého v textové i grafické části návrhu AZÚR, a to konkrétně územní rezervy pro koridor S5_D01R. Jedná se o koridor silnice I/35 Turnov – Úlibice ve variantě E2. **Podatel nesouhlasí se záměrem vyjmout tento koridor z plochy územní rezervy a fakticky tak tuto variantu vedení silnice I/35 opustit.**

B. Připomínka týkající se plochy D18R

Připomínka se týká návrhu řešení obsaženého v textové i grafické části návrhu AZÚR, a to konkrétně územní rezervy pro plochu D18R. Jedná se o napojení nové silnice I/35 na Semilsko novou krajskou silnicí. Územní rezerva D18R byla vymezena výhradně pro případ realizace územní rezervy S5_D01R. **Podatel nesouhlasí se záměrem vyjmout tento koridor z plochy územní rezervy a fakticky tak tuto variantu vedení silnice I/35 opustit.**



Výkres ploch a koridorů grafické části platných ZÚR

III. Odůvodnění připomínek

Podatel v této části textu odůvodňuje své připomínky. Podatel přitom identifikuje jednotlivé nedostatky návrhu AZÚR, které pak blíže rozvádí. Podatel dále uvádí, že v rámci připomínek bude zmiňovat výhradně koridor S5_D01R. Veškeré skutečnosti uvedené k tomuto koridoru se však vztahují rovněž k ploše D18R, která sdílí osud koridoru S5_D01R.

A. Obecná připomínka týkající se návrhu AZÚR jako celku

Připomínka se v obecné rovině týká řešení dopravních koridorů silnice I/35 Turnov – Úlibice v návrhu AZÚR. Podatel v této souvislosti namítá, že návrh AZÚR jako celek **není v souladu s cíli a úkoly územního plánování**, které jsou vymezeny v ustanovení § 18 a násl. stavebního zákona.

Podle § 18 odst. 1 stavebního zákona je cílem územního plánování vytvářet předpoklady pro výstavbu a **pro udržitelný rozvoj území**, spočívající ve **vyváženém vztahu podmínek** pro příznivé životní prostředí, pro hospodářský rozvoj a pro soudržnost společenství obyvatel území a který uspokojuje potřeby současné generace, aniž by ohrožoval podmínky života

generací budoucích. Vzhledem k tomu, že realizací zamýšlené varianty koridoru S5_D01C by došlo k výraznému zhoršení hluku a kvality ovzduší, tedy i životních podmínek obyvatel obce Rovensko pod Troskami, není podle podatele tato část návrhu AZÚR v souladu s cíli územního plánování. V této souvislosti lze poukázat také na rozsudek Krajského soudu v Praze ze dne 26. 2. 2013, č. j. 50 A 24/2012 - 64, v němž soud Středočeskému kraji ve vztahu k záměru tzv. Vestecké spojky vytkl, že „v důsledku takto neúplně zjištěného skutkového stavu nemůže soud ani posoudit otázku, zda při rozhodování o zakotvení záměru Vestecké spojky do Zásad územního rozvoje SK, neupřednostnil odpůrce neodůvodněně a svévolně pouze jeden z pilířů územního plánování vymezených v § 18 odst. 1 stavebního zákona, tj. např. hospodářský rozvoj na úkor příznivého životního prostředí a soudržnosti obyvatel daného území [...]“

Návrh AZÚR tak **nevytváří předpoklady** pro výstavbu a pro **udržitelný rozvoj území**, spočívající ve **vyváženém vztahu podmínek pro příznivé životní prostředí**, pro hospodářský rozvoj a pro soudržnost společenství obyvatel území.

Návrh AZÚR podle podatele nechrání a nerozvíjí přírodní, kulturní a civilizační hodnoty území, ani nechrání krajinu jako podstatnou složku prostředí života obyvatel a základ jejich totožnosti. Návrh AZÚR dále rezignuje na povinnost *prověřovat a posuzovat potřebu změn v území, veřejný zájem na jejich provedení, jejich přínosy, problémy, rizika s ohledem například na veřejné zdraví, životní prostředí, geologickou stavbu území, vliv na veřejnou infrastrukturu a na její hospodárné využívání.*

Z výše uvedených důvodů považuje podatel návrh AZÚR jako nezákonný právě s ohledem na porušení ustanovení § 18 a § 19 stavebního zákona a z nich vyplývající povinnosti pořizovatele, kterým nebylo dostáno.

B. Nevhodnost zvoleného řešení vedení silnice I/35 Turnov – Úlibice

Podatel uvádí, že varianta E1 (koridor S5_D01C), kterou návrh AZÚR zakotvuje jako jedinou realizovatelnou, by přinesla značné negativní dopady na území města Rovensko pod Troskami. Trasa varianty E1 je v první řadě **vedena v intravilánu města**. Trasa prochází jediným rozvojovým územím, které navazuje na stávající zástavbu a odděluje od města sídelní a rekreační část Liščí Kotce. Preferencí koridoru S5_D01C tedy město **přichází o jediné existující území pro svůj další rozvoj**. Přímou v navrhované trase koridoru S5_D01C se přitom nachází obecní koupaliště využívané občany města.

Stávající zástavba Liščích Kotců se nachází na jihozápadním svahu ve vzdálenosti zhruba 200 m na východ od navrhované trasy koridoru S5_D01C. Obdobná je situace v případě vyhledávané rekreační oblasti Palda. Zakotvením koridoru S5_D01C a následnou realizací komunikace tyto lokality zcela **ztratí svoji atraktivitu**. Vedle silničního mostu, se kterým záměr silnice I/35 ve variantě E1 počítá, se pak má nacházet stávající rozsáhlý rekreační kemp Český Ráj. Koridor S5_D01C dále vede **přes nově vybudovaný zdroj pitné vody** v okolí Václaví. Povrchové vedení koridoru S5_D01C dále povede k omezení honitby a zejména pak omezení volného pohybu živočichů a prostupnosti území.

Preference koridoru S5_D01C namísto varianty E2 dále přinese **negativní vliv na ovzduší**, který souvisí nejen s přivedením komunikace blíže městu, ale také s polohou města a krajinou konfigurací. Rovensko je ze západu, jihu a severu sevřeno třemi kopci v údolí Lužicko-Boskovického zlomu (Rovenský zlom). Varianta E1 město uzavře také ze čtvrté východní strany. V důsledku toho vznikne obtížně větratelná oblast, ve které se zároveň

budou hromadit zvýšené emise z dopravy vyvolané trasou komunikace ve variantě koridoru S5_D01C.

Negativní vliv na životní prostředí bude mít také **nová hluková zátěž** vyvolaná vedením koridoru S5_D01C přes mostní estakády. S ohledem na konfiguraci terénu a sevření města v údolí je přítom hluková situace neřešitelná. Koridor S5_D01C tedy přivede do města hluk a smog, který negativně ovlivní 1.200 obyvatel města.

Varianta E1 (koridor S5_D01C) vedená po mostní konstrukci by měla devastující vliv na životní prostředí a na **krajinný ráz Českého ráje** a jeho bezprostředního okolí. Tato varianta je o zhruba 1 km delší než varianta E2 a do převážně rovinné krajiny zasahuje **betonovou konstrukci**, která je v dané lokalitě naprosto nevhodná a pohledově nenávratně zničí malebnost dotčeného území.

Liberecký kraj přitom tuto variantu v návrhu AZÚR zakotvuje jako jedinou možnou, a naopak přistupuje k vypuštění alternativní varianty E2 (koridor S5_D01R). Varianta E2 je přitom vedena v tunelu a je tedy pro životní prostředí i občany města **šetrnější**. Vedení variantou E2 by přitom **eliminovalo negativní dopady** povrchového vedení v koridoru E1. Kromě zachování krajinného rázu by toto řešení vedlo také k ochraně obyvatel a životního prostředí před hlukem, emisemi a smogem. Podatel zároveň uvádí, že koridor S5_D01R by zajistil kvalitní obsluhu města i napojení přeložky silnice II/283 na Semily přes MÚK Tatobity. Zároveň by tento koridor byl **kratší a zhruba o 0,5 mld. Kč levnější**.

Pro vymezení varianty E1 (koridor S5_D01C) a současné vypuštění varianty E2 (koridory S5_D01R a D18R) tak **neexistují racionální důvody**. Návrh AZÚR neřeší území města Rovensko pod Troskami a dotčený region smysluplně a popsané vymezení koridorů může vést k narušení ekologicky cenného území i prostoru pro život obyvatel a budoucích generací.

C. Absence posouzení bezpečnosti

Konečné vymezení koridoru S5_D01C v návrhu AZÚR, ke kterému došlo zrušením jakýchkoliv variant vedení silnice I/35, bylo provedeno v rozporu se směrnicí Evropského parlamentu a Rady 2008/96/ES o řízení bezpečnosti silniční infrastruktury ze dne 19. 11. 2008 („**směrnice o řízení bezpečnosti**“). Dle směrnice o řízení bezpečnosti existuje povinnost provést posouzení bezpečnosti nově připravovaných komunikací, tedy prvotní hodnocení dopadů záměru dle čl. 3 směrnice o řízení bezpečnosti.

Hodnocení dopadů se dle čl. 3 odst. 2 směrnice o řízení bezpečnosti provede ve fázi **počátečního plánování před schválením projektu infrastruktury**. Jedná se tedy zejména o územní plánování, kdy se vymezují koridory nových komunikací a jejich napojení na stávající silniční síť.

Podle Přílohy č. I. směrnice o řízení bezpečnosti je nutné dodržovat konkrétní kritéria hodnocení dopadů. Mezi ty patří například současná situace a možný vývoj v případě nečinnosti, analýza dopadu alternativ, srovnání alternativ včetně analýzy poměru nákladů a přínosů a předložení možných řešení, přičemž je třeba zohlednit volbu trasy a povahu dopravy, možné dopady na stávající síť (např. výjezdy, křižovatky, úroňová křížení), intenzitu dopravy, kategorizaci dopravního provozu podle typu a dostatečné množství bezpečných parkovišť. Dále je nutné v rámci hodnocení dopadů na bezpečnost silničního

provozu vysvětlit jednotlivé aspekty bezpečnosti silničního provozu, které přispívají k volbě navrhovaného řešení (srov. čl. 3 odst. 3 směrnice o řízení bezpečnosti). Hodnocení by mělo dále obsahovat všechny příslušné informace nezbytné pro analýzu poměru nákladů a přínosů u různých hodnocených možností. Takovéto hodnocení přitom **nebylo v procesu přípravy návrhu AZÚR provedeno.**

Z charakteru hodnocení dopadů a posuzovaných kritérií je zřejmé, že k prvotnímu hodnocení dopadů záměru musí dojít v procesu přípravy zásad územního rozvoje. Dle rozsudku Nejvyššího správního soudu č. j. 6 Ao 1/2011 – 74 ze dne 20. 4. 2011 „*k námitce navrhovatelů, že zamýšlená výstavba rychlostní silnice R 43 je nezákonná rovněž s ohledem na skutečnost, že vedení trasy této komunikace jako součásti transevropské dopravní sítě TEN-T skrze obytnou zástavbu města Brna jakožto „hlavního sídelního útvaru“ není v souladu s citovanými podmínkami legislativy EU (Rozhodnutí Evropského Parlamentu a Rady č. 1692/96/ES, o hlavních směrech Společenství pro rozvoj transevropské dopravní sítě, v platném znění), reflektovanými rovněž v platném znění Politiky, Nejvyšší správní soud konstatuje, že vzhledem k výše uvedenému závěru zdejšího soudu je ve vztahu k územnímu plánu městyse bezpředmětné se touto otázkou zabývat. Nejvyšší správní soud se domnívá, že posouzení souladu trasování silnice R 43 s Politikou a s cit. rozhodnutím Evropského parlamentu a Rady by mělo spíše náležet k procesu přijímání zásad územního rozvoje, jež mohou trasu silnice jako jediné vymezit.*“

Požizování zásad územního rozvoje je tak jediným místem, kde se stanovují zásadní parametry nové regionální komunikace jako jsou její koridor, způsob napojení křižovatek, jejich trasy a vzdálenosti. Schválením zásad územního rozvoje jsou tyto parametry plánování dopravní infrastruktury závazné také pro navazující územní plány (srov. ustanovení § 55 odst. 3 věta třetí stavebního zákona).

Řešení koridoru v návrhu AZÚR tedy neprošlo hodnocením dopadů dle čl. 3 odst. 2 směrnice o řízení bezpečnosti. V rámci přípravy návrhu AZÚR nebyly posouzeny aspekty bezpečnosti silničního provozu, které přispívají k volbě navrhovaného řešení, jak ukládá citovaná směrnice. Návrh AZÚR je tedy v tomto ohledu v rozporu se směrnicí o řízení bezpečnosti. Podle podatele je přitom hodnocením dopadů nepominutelným podkladem pro přípravu návrhu AZÚR.

D. Absence posouzení vlivů návrhu AZÚR na životní prostředí

Dle odůvodnění návrhu AZÚR „*na základě stanovisek orgánů ochrany přírody (viz kapitola D) a stanoviska MŽP se k Aktualizaci č. 2 ZÚR LK nebude zpracovávat Vyhodnocení vlivů Aktualizace č. 2 ZÚR LK na udržitelný rozvoj území.*“

Požizovatel tedy uvádí, že **nepředpokládá**, že by návrh AZÚR mohl mít významný vliv na životní prostředí či na evropsky významné lokality. Toto tvrzení však **nemůže obstát** v okamžiku, kdy návrh AZÚR závazně vymezuje finální koridor pro silnici I/35 Turnov – Úlibice ve variantě E1 tím, že vypouští jedinou možnou alternativu. Jak bylo uvedeno výše, tato varianta předpokládá umístění komunikace na mostních konstrukcích, v blízkosti města Rovensko. Zároveň se jedná o zásadní komunikaci, která prochází volnou krajinou a nachází se v blízkosti chráněné krajinné oblasti Český ráj.

Dle závěru Ministerstva životního prostředí vyjádřeném ve svém stanovisku ze dne 8. 3. 2022 č. j. MZP/2022/710/488 „*po prostudování obdržených podkladů, s přihlédnutím ke kritériím přílohy č. 8 k zákonu o posuzování vlivů na životní prostředí, zejména k předmětu změny*

koncepce a jejímu rozsahu, dospělo MŽP k závěru, že navrhovaný obsah Aktualizace č. 2 ZÚR LK není nutné posuzovat z hlediska vlivů na životní prostředí a veřejné zdraví.“

Ministerstvo přitom mělo k dispozici dokumentaci k záměru vedení silnice I/35 Turnov – Úlibice na úrovni EIA, ke které vydalo dne 4. 8. 2021 své stanovisko č.j. MZP/2021/710/2922. Z dokumentace tohoto záměru přitom vyplývá, že koridor S5_D01C **může mít negativní vliv na životní prostředí a lidské zdraví, případně může narušit přírodní hodnoty.**

Podle dokumentu s názvem „*Posouzení vlivu expozice hluku na veřejné zdraví*“ zpracovaného Ing. Danou Potužníkovou, Ph.D., Národní referenční laboratoř pro komunální hluk při Zdravotním ústavu se sídlem v Ostravě, v dubnu 2019, „*vzhledem k vypočteným hodnotám určujících ukazatelů hluku je možné očekávat negativní účinky hluku především v oblasti subjektivního obtěžování, rušení spánku a kardiovaskulárních onemocnění (infarkt myokardu a ischemická choroba srdeční).*“

Podatel dále odkazuje na dokument s názvem „*Vlivy na krajinu*“ zpracovaný RNDr. Jiřím Veselým v červnu 2020. Ten mimo jiné konstatuje, že „*ve druhém problémovém úseku se varianty liší. U varianty E1 se jedná o celý severovýchodní obchvat Rovenska pod Troskami (cca km 11,5-16,0). Jde o technicky velmi náročnou část, která obsahuje čtyři velké mostní objekty, pohledově exponované z blízkého okolí, a jednu MÚK. U varianty E2 je to rovněž prostor na obchvatu Rovenska pod Troskami, ale na jeho jihozápadní straně (cca km 13,0-15,0). Trasa zde odděluje Rovensko od Boreckých skal a obsahuje jednu MÚK a jeden velký most. Oba tyto objekty jsou velmi dobře viditelné z krajinné dominanty hradu Trosky. O tom, nakolik se potenciální rizika negativního vlivu na krajinu stanou skutečností, výrazně rozhoduje architektonické a technické řešení mostních objektů a začlenění vlastní trasy do krajiny pomocí vegetačních úprav. Pro zhodnocení v rámci dokumentace EIA je třeba mít k dispozici konkrétní architektonické návrhy ve variantním provedení.*“

Je tedy zřejmé, že návrh AZÚR vymezuje koridor pro vedení silnice I/35 Turnov – Úlibice, u kterého se předpokládá vliv na životní prostředí a lidské zdraví. V tomto ohledu by tak bylo zcela logické zpracování vyhodnocení předpokládaných vlivů návrhu AZÚR na udržitelný rozvoj území. Absence tohoto posouzení je tak závažným nedostatkem návrhu AZÚR. Pokud by tedy došlo k vydání AZÚR bez vyhodnocení vlivů, **byl by tento postup nezákonný.**

E. Nesoulad s Politikou územního rozvoje ČR

Návrh AZÚR je dále v rozporu s Politikou územního rozvoje České republiky („PÚR“). Priorita č. 20 PÚR uvádí, že „*rozvojové záměry, které mohou významně ovlivnit charakter krajiny, umísťovat do co nejméně konfliktních lokalit a následně podporovat 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.*“

Podle odstavce č. 14 PÚR je „*ve veřejném zájmu chránit a rozvíjet přírodní, civilizační a kulturní hodnoty území, včetně urbanistického, architektonického a archeologického dědictví. Zachovat ráz jedinečné urbanistické struktury území, struktury osídlení a jedinečné kulturní krajiny, které jsou výrazem identity území, jeho historie a tradice. Tato území mají značnou hodnotu, např. i jako turistické atraktivity. Jejich ochrana by měla být provázána*

s potřebami ekonomického a sociálního rozvoje v souladu s principy udržitelného rozvoje. V některých případech je nutná cílená ochrana míst zvláštního zájmu, v jiných případech je třeba chránit, respektive obnovit celé krajinné celky. Krajina je živým v čase proměnným celkem, který vyžaduje tvůrčí, avšak citlivý přístup k vyváženému všestrannému rozvoji tak, aby byly zachovány její stěžejní kulturní, přírodní a užitné hodnoty. Bránit upadání venkovské krajiny jako důsledku nedostatku lidských zásahů.“

Jak bylo uvedeno především v částech III. B. a III. D tohoto textu, návrh AZÚR na tyto cíle rezignuje. Ačkoliv má pořizovatel k dispozici podrobné informace o vlivech záměru, který má být v koridoru S5_D01C umístěn, tyto informace ignoruje a vylučuje konkurenční variantu S5_D01R v trase E2. Podateli je zřejmé, že je nutné od sebe oddělovat konkrétní záměr, který bude dále posuzován, a koridor v návrhu změny AZÚR.

Přesto jsou podrobné odborné posudky využitelné mimo jiné proto, že detailně popisují stav dotčené lokality, podobu životního prostředí a krajinného rázu, současné hodnoty hluku a emisí, stav ovzduší a další ukazatele v lokalitě, ve které má být koridor umístěn. Při samotném finálním vymezení umístění koridoru je tak nutné z těchto informací vyjít a posoudit, zda je vhodné a účelné koridor umístit právě v tomto území.

F. Zásah do vlastnického práva

Vymezení koridoru S5_D01C v blízkosti pozemku podatele povede ve svém důsledku k nárůstu negativního vlivu na ovzduší, navýšení hluku a emisí. Navýšením dopravy bude podatel dále omezen ve využití svého pozemku.

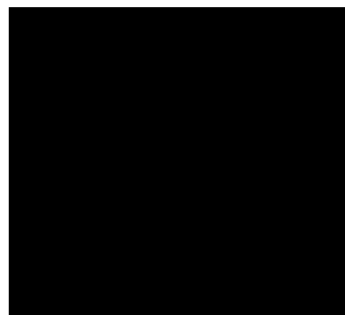
Vypuštění koridoru S5_D01R a tedy faktické konečné vymezení koridoru S5_D01C by zasáhlo dosavadní způsob využití pozemku podatele, čímž došlo k zásahu do jeho vlastnického práva.

IV. Závěr

Podatel z výše uvedených důvodů žádá, aby koridor S5_D01R a plocha D18R zůstaly v Zásadách územního rozvoje Libereckého kraje zachovány i po jejich aktualizaci č. 2. Obě varianty vedení silnice I/35 Turnov – Úlibice, tedy varianta E1 (koridor S5_D01C) a varianta E2 (koridor S5_D01R) by měly být v Zásadách územního rozvoje Libereckého kraje vymezeny shodným způsobem s ohledem na to, že se jedná o rovnocenné varianty.

V opačném případě by došlo k nezákonnému vypuštění koridoru S5_D01R a plochy D18R, což ve výsledku může znamenat vydání aktualizace Zásad územního rozvoje Libereckého kraje v rozporu se zákonem.

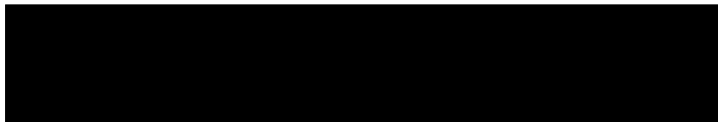
V Turnově dne 20. 4. 2023



Výtisk:

Krajský úřad Libereckého kraje
Odbor územního plánování
a stavebního řádu
U Jezu 642/2a, 461 80 Liberec 2

č. OÚPSŘ 69/2023-OÚP KULK 17531/2023-OÚP



Věc: Připomínky k návrhu aktualizace č. 2 Zásad územního rozvoje Libereckého kraje

I. Úvod

Krajský úřad Libereckého kraje, Odbor územního plánování a stavebního řádu, doručil prostřednictvím veřejné vyhlášky ze dne 6. 3. 2023, č. j. OÚPSŘ 69/2023-OÚP KULK 17531/2023-OÚP, návrh aktualizace č. 2 Zásad územního rozvoje Libereckého kraje („návrh AZÚR“) a informoval o možnosti podat připomínky k návrhu AZÚR.

B) Podatel vlastní pozemky parc. č. [redacted] a stavební objekt čp [redacted] („pozemky“). Na pozemcích se nachází novostavba rodinného domu / Pozemky podatele jsou využity pro stavbu domu na trvalé bydlení.

Návrh AZÚR má mimo jiné definitivně zakotvit vymezení plochy pro dopravní koridor silnice I/35 Turnov – Úlibice. Dlouhodobě byly přitom uvažovány 2 varianty vedení této komunikace přes území města Rovensko pod Troskami. Jedná se o variantu severovýchodního obchvatu vedenou v intravilánu města v délce cca 1,5 km, která prochází zastavitelné území města („varianta E1“). Druhou variantou vedení této komunikace je trasa jihozápadního obchvatu („varianta E2“). Návrh AZÚR označuje variantu E1 jako koridor S5_D01C, případně jako silnice I. třídy I/35. Variantu E2 pak platné ZÚR označují jako plochu územní rezervy S5_D01R. Podle návrhu AZÚR by mělo dojít k vypuštění územní rezervy pro koridor S5_D01R. Návrh AZÚR tímto **preferuje a finálně zakotvuje umístění varianty E1 v území.**

Podatel se dlouhodobě zajímá o způsob vedení silnice I/35 Turnov – Úlibice a tomuto tématu se také věnuje. Klíčové je podle podatele nalezení nejvhodnějšího řešení této komunikace pro život místních obyvatel a také pro životní prostředí.

Podatel proto k návrhu AZÚR v zákonné lhůtě podle ustanovení § 39 odst. 2 zákona č. 183/2006 Sb., o územním plánování a stavebním řádu (stavební zákon), ve znění pozdějších předpisů („stavební zákon“), podává níže uvedené **připomínky**.

II. Připomínky podatele

A. Připomínka týkající se plochy S5_D01R

Připomínka se týká návrhu řešení obsaženého v textové i grafické části návrhu AZÚR, a to konkrétně územní rezervy pro koridor S5_D01R. Jedná se o koridor silnice I/35 Turnov – Úlibice ve variantě E2. **Podatel nesouhlasí se záměrem vyjmout tento koridor z plochy územní rezervy a fakticky tak tuto variantu vedení silnice I/35 opustit.**

B. Připomínka týkající se plochy D18R

Připomínka se týká návrhu řešení obsaženého v textové i grafické části návrhu AZÚR, a to konkrétně územní rezervy pro plochu D18R. Jedná se o napojení nové silnice I/35 na Semilsko novou krajskou silnicí. Územní rezerva D18R byla vymezena výhradně pro případ realizace územní rezervy S5_D01R. **Podatel nesouhlasí se záměrem vyjmout tento koridor z plochy územní rezervy a fakticky tak tuto variantu vedení silnice I/35 opustit.**



Výkres ploch a koridorů grafické části platných ZUR

Podatel v této části textu odůvodňuje své připomínky. Podatel přitom identifikuje jednotlivé nedostatky návrhu AZÚR, které pak blíže rozvádí. Podatel dále uvádí, že v rámci připomínek bude zmiňovat výhradně koridor S5_D01R. Veškeré skutečnosti uvedené k tomuto koridoru se však vztahují rovněž k ploše D18R, která sdílí osud koridoru S5_D01R.

A. Obecná připomínka týkající se návrhu AZÚR jako celku

Připomínka se v obecné rovině týká řešení dopravních koridorů silnice I/35 Turnov – Úlibice v návrhu AZÚR. Podatel v této souvislosti namítá, že návrh AZÚR jako celek **není v souladu s cíli a úkoly územního plánování**, které jsou vymezeny v ustanovení § 18 a násl. stavebního zákona.

Podle § 18 odst. 1 stavebního zákona je cílem územního plánování vytvářet předpoklady pro výstavbu a **pro udržitelný rozvoj území**, spočívající ve **vyváženém vztahu podmínek** pro příznivé životní prostředí, pro hospodářský rozvoj a pro soudržnost společenství obyvatel území a který uspokojuje potřeby současné generace, aniž by ohrožoval podmínky života

generací budoucích. Vzhledem k tomu, že realizací zamýšlené varianty koridoru S5_D01C by došlo k výraznému zhoršení hluku a kvality ovzduší, tedy i životních podmínek obyvatel obce Rovensko pod Troskami, není podle podatele tato část návrhu AZÚR v souladu s cíli územního plánování. V této souvislosti lze poukázat také na rozsudek Krajského soudu v Praze ze dne 26. 2. 2013, č. j. 50 A 24/2012 - 64, v němž soud Středočeskému kraji ve vztahu k záměru tzv. Vestecké spojky vytkl, že „v důsledku takto neúplně zjištěného skutkového stavu nemůže soud ani posoudit otázku, zda při rozhodování o zakotvení záměru Vestecké spojky do Zásad územního rozvoje SK, neupřednostnil odpůrce neodůvodněně a svévolně pouze jeden z pilířů územního plánování vymezených v § 18 odst. 1 stavebního zákona, tj. např. hospodářský rozvoj na úkor příznivého životního prostředí a soudržnosti obyvatel daného území [...]“

Návrh AZÚR tak **nevytváří předpoklady** pro výstavbu a pro **udržitelný rozvoj území**, spočívající ve **vyváženém vztahu podmínek pro příznivé životní prostředí**, pro hospodářský rozvoj a pro soudržnost společenství obyvatel území.

Návrh AZÚR podle podatele nechrání a nerozvíjí přírodní, kulturní a civilizační hodnoty území, ani nechrání krajinu jako podstatnou složku prostředí života obyvatel a základ jejich totožnosti. Návrh AZÚR dále rezignuje na povinnost *prověřovat a posuzovat potřebu změn v území, veřejný zájem na jejich provedení, jejich přínosy, problémy, rizika s ohledem například na veřejné zdraví, životní prostředí, geologickou stavbu území, vliv na veřejnou infrastrukturu a na její hospodárné využívání.*

Z výše uvedených důvodů považuje podatel návrh AZÚR jako nezákonný právě s ohledem na porušení ustanovení § 18 a § 19 stavebního zákona a z nich vyplývající povinnosti pořizovatele, kterým nebylo dostáno.

B. Nevhodnost zvoleného řešení vedení silnice I/35 Turnov – Úlibice

Podatel uvádí, že varianta E1 (koridor S5_D01C), kterou návrh AZÚR zakotvuje jako jedinou realizovatelnou, by přinesla značné negativní dopady na území města Rovensko pod Troskami. Trasa varianty E1 je v první řadě **vedena v intravilánu města**. Trasa prochází jediným rozvojovým územím, které navazuje na stávající zástavbu a odděluje od města sídelní a rekreační část Liščí Kotce. Preferencí koridoru S5_D01C tedy město **přichází o jediné existující území pro svůj další rozvoj**. Přímou v navrhované trase koridoru S5_D01C se přitom nachází obecní koupaliště využívané občany města.

Stávající zástavba Liščíh Kotců se nachází na jihozápadním svahu ve vzdálenosti zhruba 200 m na východ od navrhované trasy koridoru S5_D01C. Obdobná je situace v případě vyhledávané rekreační oblasti Palda. Zakotvením koridoru S5_D01C a následnou realizací komunikace tyto lokality zcela **ztratí svoji atraktivitu**. Vedle silničního mostu, se kterým záměr silnice I/35 ve variantě E1 počítá, se pak má nacházet stávající rozsáhlý rekreační kemp Český Ráj. Koridor S5_D01C dále vede **přes nově vybudovaný zdroj pitné vody** v okolí Václaví. Povrchové vedení koridoru S5_D01C dále povede k omezení honitby a zejména pak omezení volného pohybu živočichů a prostupnosti území.

Preference koridoru S5_D01C namísto varianty E2 dále přinese **negativní vliv na ovzduší**, který souvisí nejen s přivedením komunikace blíže městu, ale také s polohou města a krajinou konfigurací. Rovensko je ze západu, jihu a severu sevřeno třemi kopci v údolí Lužicko-Boskovického zlomu (Rovenský zlom). Varianta E1 město uzavře také ze čtvrté východní strany. V důsledku toho vznikne obtížně větratelná oblast, ve které se zároveň

budou hromadit zvýšené emise z dopravy vyvolané trasou komunikace ve variantě koridoru S5_D01C.

Negativní vliv na životní prostředí bude mít také **nová hluková zátěž** vyvolaná vedením koridoru S5_D01C přes mostní estakády. S ohledem na konfiguraci terénu a sevření města v údolí je přitom hluková situace neřešitelná. Koridor S5_D01C tedy přivede do města hluk a smog, který negativně ovlivní 1.200 obyvatel města.

Varianta E1 (koridor S5_D01C) vedená po mostní konstrukci by měla devastující vliv na životní prostředí a na **krajinný ráz Českého ráje** a jeho bezprostředního okolí. Tato varianta je o zhruba 1 km delší než varianta E2 a do převážně rovinaté krajiny zasahuje **betonovou konstrukci**, která je v dané lokalitě naprosto nevhodná a pohledově nenávratně zničí malebnost dotčeného území.

Liberecký kraj přitom tuto variantu v návrhu AZÚR zakotvuje jako jedinou možnou, a naopak přistupuje k vypuštění alternativní varianty E2 (koridor S5_D01R). Varianta E2 je přitom vedena v tunelu a je tedy pro životní prostředí i občany města **šetrnější**. Vedení variantou E2 by přitom **eliminovalo negativní dopady** povrchového vedení v koridoru E1. Kromě zachování krajinného rázu by toto řešení vedlo také k ochraně obyvatel a životního prostředí před hlukem, emisemi a smogem. Podatel zároveň uvádí, že koridor S5_D01R by zajistil kvalitní obsluhu města i napojení přeložky silnice II/283 na Semily přes MÚK Tatobity. Zároveň by tento koridor byl **kratší a zhruba o 0,5 mld. Kč levnější**.

Pro vymezení varianty E1 (koridor S5_D01C) a současné vypuštění varianty E2 (koridory S5_D01R a D18R) tak **neexistují racionální důvody**. Návrh AZÚR neřeší území města Rovensko pod Troskami a dotčený region smysluplně a popsané vymezení koridorů může vést k narušení ekologicky cenného území i prostoru pro život obyvatel a budoucích generací.

C. Absence posouzení bezpečnosti

Konečné vymezení koridoru S5_D01C v návrhu AZÚR, ke kterému došlo zrušením jakýchkoliv variant vedení silnice I/35, bylo provedeno v rozporu se směrnicí Evropského parlamentu a Rady 2008/96/ES o řízení bezpečnosti silniční infrastruktury ze dne 19. 11. 2008 („**směrnice o řízení bezpečnosti**“). Dle směrnice o řízení bezpečnosti existuje povinnost provést posouzení bezpečnosti nově připravovaných komunikací, tedy prvotní hodnocení dopadů záměru dle čl. 3 směrnice o řízení bezpečnosti.

Hodnocení dopadů se dle čl. 3 odst. 2 směrnice o řízení bezpečnosti provede ve fázi **počátečního plánování před schválením projektu infrastruktury**. Jedná se tedy zejména o územní plánování, kdy se vymezují koridory nových komunikací a jejich napojení na stávající silniční síť.

Podle Přílohy č. I. směrnice o řízení bezpečnosti je nutné dodržovat konkrétní kritéria hodnocení dopadů. Mezi ty patří například současná situace a možný vývoj v případě nečinnosti, analýza dopadu alternativ, srovnání alternativ včetně analýzy poměru nákladů a přínosů a předložení možných řešení, přičemž je třeba zohlednit volbu trasy a povahu dopravy, možné dopady na stávající síť (např. výjezdy, křižovatky, úrovňová křížení), intenzitu dopravy, kategorizaci dopravního provozu podle typu a dostatečné množství bezpečných parkovišť. Dále je nutné v rámci hodnocení dopadů na bezpečnost silničního

provozu vysvětlit jednotlivé aspekty bezpečnosti silničního provozu, které přispívají k volbě navrhovaného řešení (srov. čl. 3 odst. 3 směrnice o řízení bezpečnosti). Hodnocení by mělo dále obsahovat všechny příslušné informace nezbytné pro analýzu poměru nákladů a přínosů u různých hodnocených možností. Takovéto hodnocení přitom **nebylo v procesu přípravy návrhu AZÚR provedeno.**

Z charakteru hodnocení dopadů a posuzovaných kritérií je zřejmé, že k prvotnímu hodnocení dopadů záměru musí dojít v procesu přípravy zásad územního rozvoje. Dle rozsudku Nejvyššího správního soudu č. j. 6 Ao 1/2011 – 74 ze dne 20. 4. 2011 „*k námitce navrhovatelů, že zamýšlená výstavba rychlostní silnice R 43 je nezákonná rovněž s ohledem na skutečnost, že vedení trasy této komunikace jako součásti transevropské dopravní sítě TEN-T skrze obytnou zástavbu města Brna jakožto „hlavního sídelního útvaru“ není v souladu s citovanými podmínkami legislativy EU (Rozhodnutí Evropského Parlamentu a Rady č. 1692/96/ES, o hlavních směrech Společenství pro rozvoj transevropské dopravní sítě, v platném znění), reflektovanými rovněž v platném znění Politiky, Nejvyšší správní soud konstatuje, že vzhledem k výše uvedenému závěru zdejšího soudu je ve vztahu k územnímu plánu městyse bezpředmětné se touto otázkou zabývat. Nejvyšší správní soud se domnívá, že **posouzení souladu trasování silnice R 43 s Politikou a s cit. rozhodnutím Evropského parlamentu a Rady by mělo spíše náležet k procesu přijímání zásad územního rozvoje, jež mohou trasu silnice jako jediné vymezit.**“*

Požizování zásad územního rozvoje je tak jediným místem, kde se stanovují zásadní parametry nové regionální komunikace jako jsou její koridor, způsob napojení křižovatek, jejich trasy a vzdálenosti. Schválením zásad územního rozvoje jsou tyto parametry plánování dopravní infrastruktury závazné také pro navazující územní plány (srov. ustanovení § 55 odst. 3 věta třetí stavebního zákona).

Řešení koridoru v návrhu AZÚR tedy neprošlo hodnocením dopadů dle čl. 3 odst. 2 směrnice o řízení bezpečnosti. V rámci přípravy návrhu AZÚR nebyly posouzeny aspekty bezpečnosti silničního provozu, které přispívají k volbě navrhovaného řešení, jak ukládá citovaná směrnice. Návrh AZÚR je tedy v tomto ohledu v rozporu se směrnicí o řízení bezpečnosti. Podle podatele je přitom hodnocením dopadů nepominutelným podkladem pro přípravu návrhu AZÚR.

D. Absence posouzení vlivů návrhu AZÚR na životní prostředí

Dle odůvodnění návrhu AZÚR „*na základě stanovisek orgánů ochrany přírody (viz kapitola D) a stanoviska MŽP se k Aktualizaci č. 2 ZÚR LK nebude zpracovávat Vyhodnocení vlivů Aktualizace č. 2 ZÚR LK na udržitelný rozvoj území.*“

Požizovatel tedy uvádí, že **nepředpokládá**, že by návrh AZÚR mohl mít významný vliv na životní prostředí či na evropsky významné lokality. Toto tvrzení však **nemůže obstát** v okamžiku, kdy návrh AZÚR závazně vymezuje finální koridor pro silnici I/35 Turnov – Úlibice ve variantě E1 tím, že vypouští jedinou možnou alternativu. Jak bylo uvedeno výše, tato varianta předpokládá umístění komunikace na mostních konstrukcích, v blízkosti města Rovensko. Zároveň se jedná o zásadní komunikaci, která prochází volnou krajinou a nachází se v blízkosti chráněné krajinné oblasti Český ráj.

Dle závěru Ministerstva životního prostředí vyjádřeném ve svém stanovisku ze dne 8. 3. 2022 č. j. MZP/2022/710/488 „*po prostudování obdržených podkladů, s přihlédnutím ke kritériím přílohy č. 8 k zákonu o posuzování vlivů na životní prostředí, zejména k předmětu změny*

koncepce a jejímu rozsahu, dospělo MŽP k závěru, že navrhovaný obsah Aktualizace č. 2 ZÚR LK není nutné posuzovat z hlediska vlivů na životní prostředí a veřejné zdraví.“

Ministerstvo přitom mělo k dispozici dokumentaci k záměru vedení silnice I/35 Turnov – Úlibice na úrovni EIA, ke které vydalo dne 4. 8. 2021 své stanovisko č.j. MZP/2021/710/2922. Z dokumentace tohoto záměru přitom vyplývá, že koridor S5_D01C **může mít negativní vliv na životní prostředí a lidské zdraví, případně může narušit přírodní hodnoty.**

Podle dokumentu s názvem „*Posouzení vlivu expozice hluku na veřejné zdraví*“ zpracovaného Ing. Danou Potužníkovou, Ph.D., Národní referenční laboratoř pro komunální hluk při Zdravotním ústavu se sídlem v Ostravě, v dubnu 2019, „*vzhledem k vypočteným hodnotám určujících ukazatelů hluku je možné očekávat negativní účinky hluku především v oblasti subjektivního obtěžování, rušení spánku a kardiovaskulárních onemocnění (infarkt myokardu a ischemická choroba srdeční).*“

Podatel dále odkazuje na dokument s názvem „*Vlivy na krajinu*“ zpracovaný RNDr. Jiřím Veselým v červnu 2020. Ten mimo jiné konstatuje, že „*ve druhém problémovém úseku se varianty liší. U varianty E1 se jedná o celý severovýchodní obchvat Rovenska pod Troskami (cca km 11,5-16,0). Jde o technicky velmi náročnou část, která obsahuje čtyři velké mostní objekty, pohledově exponované z blízkého okolí, a jednu MÚK. U varianty E2 je to rovněž prostor na obchvatu Rovenska pod Troskami, ale na jeho jihozápadní straně (cca km 13,0-15,0). Trasa zde odděluje Rovensko od Boreckých skal a obsahuje jednu MÚK a jeden velký most. Oba tyto objekty jsou velmi dobře viditelné z krajinné dominanty hradu Trosky. O tom, nakolik se potenciální rizika negativního vlivu na krajinu stanou skutečností, výrazně rozhoduje architektonické a technické řešení mostních objektů a začlenění vlastní trasy do krajiny pomocí vegetačních úprav. Pro zhodnocení v rámci dokumentace EIA je třeba mít k dispozici konkrétní architektonické návrhy ve variantním provedení.*“

Je tedy zřejmé, že návrh AZÚR vymezuje koridor pro vedení silnice I/35 Turnov – Úlibice, u kterého se předpokládá vliv na životní prostředí a lidské zdraví. V tomto ohledu by tak bylo zcela logické zpracování vyhodnocení předpokládaných vlivů návrhu AZÚR na udržitelný rozvoj území. Absence tohoto posouzení je tak závažným nedostatkem návrhu AZÚR. Pokud by tedy došlo k vydání AZÚR bez vyhodnocení vlivů, **byl by tento postup nezákonný.**

E. Nesoulad s Politikou územního rozvoje ČR

Návrh AZÚR je dále v rozporu s Politikou územního rozvoje České republiky („PÚR“). Priorita č. 20 PÚR uvádí, že „*rozvojové záměry, které mohou významně ovlivnit charakter krajiny, umísťovat do co nejméně konfliktních lokalit a následně podporovat 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.*“

Podle odstavce č. 14 PÚR je „*ve veřejném zájmu chránit a rozvíjet přírodní, civilizační a kulturní hodnoty území, včetně urbanistického, architektonického a archeologického dědictví. Zachovat ráz jedinečné urbanistické struktury území, struktury osídlení a jedinečné kulturní krajiny, které jsou výrazem identity území, jeho historie a tradice. Tato území mají značnou hodnotu, např. i jako turistické atraktivity. Jejich ochrana by měla být provázána*

s potřebami ekonomického a sociálního rozvoje v souladu s principy udržitelného rozvoje. V některých případech je nutná cílená ochrana míst zvláštního zájmu, v jiných případech je třeba chránit, respektive obnovit celé krajinné celky. Krajina je živým v čase proměnným celkem, který vyžaduje tvůrčí, avšak citlivý přístup k vyváženému všestrannému rozvoji tak, aby byly zachovány její stěžejní kulturní, přírodní a užitné hodnoty. Bránit upadání venkovské krajiny jako důsledku nedostatku lidských zásahů.“

Jak bylo uvedeno především v částech III. B. a III. D tohoto textu, návrh AZÚR na tyto cíle rezignuje. Ačkoliv má pořizovatel k dispozici podrobné informace o vlivech záměru, který má být v koridoru S5_D01C umístěn, tyto informace ignoruje a vylučuje konkurenční variantu S5_D01R v trase E2. Podateli je zřejmé, že je nutné od sebe oddělovat konkrétní záměr, který bude dále posuzován, a koridor v návrhu změny AZÚR.

Přesto jsou podrobné odborné posudky využitelné mimo jiné proto, že detailně popisují stav dotčené lokality, podobu životního prostředí a krajinného rázu, současné hodnoty hluku a emisí, stav ovzduší a další ukazatele v lokalitě, ve které má být koridor umístěn. Při samotném finálním vymezení umístění koridoru je tak nutné z těchto informací vyjít a posoudit, zda je vhodné a účelné koridor umístit právě v tomto území.

F. Zásah do vlastnického práva

Vymezení koridoru S5_D01C v blízkosti pozemku podatele povede ve svém důsledku k nárůstu negativního vlivu na ovzduší, navýšení hluku a emisí. Navýšením dopravy bude podatel dále omezen ve využití svého pozemku.

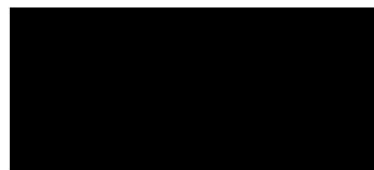
Vypuštění koridoru S5_D01R a tedy faktické konečné vymezení koridoru S5_D01C by zasáhlo dosavadní způsob využití pozemku podatele, čímž došlo k zásahu do jeho vlastnického práva.

IV. Závěr

Podatel z výše uvedených důvodů žádá, aby koridor S5_D01R a plocha D18R zůstaly v Zásadách územního rozvoje Libereckého kraje zachovány i po jejich aktualizaci č. 2. Obě varianty vedení silnice I/35 Turnov – Úlibice, tedy varianta E1 (koridor S5_D01C) a varianta E2 (koridor S5_D01R) by měly být v Zásadách územního rozvoje Libereckého kraje vymezeny shodným způsobem s ohledem na to, že se jedná o rovnocenné varianty.

V opačném případě by došlo k nezákonnému vypuštění koridoru S5_D01R a plochy D18R, což ve výsledku může znamenat vydání aktualizace Zásad územního rozvoje Libereckého kraje v rozporu se zákonem.

V Turnově dne 20. 4. 2023



KRAJSKÝ ÚŘAD LIBERECKÉHO KRAJE odbor územního plánování a stavebního řádu		101:
Doručeno:	24-04-2023	
Vyřizuje:		

Krajský úřad Libereckého kraje
Odbor územního plánování
a stavebního řádu
U Jezu 642/2a, 461 80 Liberec 2

Podatel: LK Real Estate s.r.o., sídlem Komenského 162, 512 63 Rovensko pod Troskami, IČ: 0461818912, zastoupená ing. Tomášem Zajícem, jednatelem

AS
dasko

K č. j.: OÚPSŘ 69/2023-OÚP KULK 17531/2023-OÚP

Podatel:

LK Real Estate s.r.o., sídlem Komenského 162, 512 63 Rovensko pod Troskami, IČ: 0461818912, zastoupená ing. Tomášem Zajícem, jednatelem

Věc: **Připomínky k návrhu aktualizace č. 2 Zásad územního rozvoje Libereckého kraje**

I. Úvod

Krajský úřad Libereckého kraje, Odbor územního plánování a stavebního řádu, doručil prostřednictvím veřejné vyhlášky ze dne 6. 3. 2023, č. j. OÚPSŘ 69/2023-OÚP KULK 17531/2023-OÚP, návrh aktualizace č. 2 Zásad územního rozvoje Libereckého kraje („návrh AZÚR“) a informoval o možnosti podat připomínky k návrhu AZÚR.

B) Podatel vlastní pozemky parc. č. 913/1,913/913/3913/4 v k. ú. Rovensko pod Troskami („pozemky“). Na pozemcích se nacházejí rozestavěné rodinné domy.

Návrh AZÚR má mimo jiné definitivně zakotvit vymezení plochy pro dopravní koridor silnice I/35 Turnov – Úlibice. Dlouhodobě byly přitom uvažovány 2 varianty vedení této komunikace přes území města Rovensko pod Troskami. Jedná se o variantu severovýchodního obchvatu vedenou v intravilánu města v délce cca 1,5 km, která prochází zastavitelné území města („varianta E1“). Druhou variantou vedení této komunikace je trasa jihozápadního obchvatu („varianta E2“). Návrh AZÚR označuje variantu E1 jako koridor S5_D01C, případně jako silnice I. třídy I/35. Variantu E2 pak platné ZÚR označují jako plochu územní rezervy S5_D01R. Podle návrhu AZÚR by mělo dojít k vypuštění územní rezervy pro koridor S5_D01R. Návrh AZÚR tímto preferuje a finálně zakotvuje umístění varianty E1 v území.

Podatel se dlouhodobě zajímá o způsob vedení silnice I/35 Turnov – Úlibice a tomuto tématu se také věnuje. Klíčové je podle podatele nalezení nejvhodnějšího řešení této komunikace pro život místních obyvatel a také pro životní prostředí.

Podatel proto k návrhu AZÚR v zákonné lhůtě podle ustanovení § 39 odst. 2 zákona č. 183/2006 Sb., o územním plánování a stavebním řádu (stavební zákon), ve znění pozdějších předpisů („stavební zákon“), podává níže uvedené připomínky.

II. Připomínky podatele

A. Připomínka týkající se plochy S5_D01R

Připomínka se týká návrhu řešení obsaženého v textové i grafické části návrhu AZÚR, a to konkrétně územní rezervy pro koridor S5_D01R. Jedná se o koridor silnice I/35 Turnov – Úlibice ve variantě E2. Podatel nesouhlasí se záměrem vyjmout tento koridor z plochy územní rezervy a fakticky tak tuto variantu vedení silnice I/35 opustit.

B. Připomínka týkající se plochy D18R

Připomínka se týká návrhu řešení obsaženého v textové i grafické části návrhu AZÚR, a to konkrétně územní rezervy pro plochu D18R. Jedná se o napojení nové silnice I/35 na Semilsko novou krajskou silnicí. Územní rezerva D18R byla vymezena výhradně pro případ realizace územní rezervy S5_D01R. Podatel nesouhlasí se záměrem vyjmout tento koridor z plochy územní rezervy a fakticky tak tuto variantu vedení silnice I/35 opustit.



Výkres ploch a koridorů grafické části platných ZÚR

III. Odůvodnění připomínek

Podatel v této části textu odůvodňuje své připomínky. Podatel přitom identifikuje jednotlivé nedostatky návrhu AZÚR, které pak blíže rozvádí. Podatel dále uvádí, že v rámci připomínek bude zmiňovat výhradně koridor S5_D01R. Veškeré skutečnosti uvedené k tomuto koridoru se však vztahují rovněž k ploše D18R, která sdílí osud koridoru S5_D01R.

A. Obecná připomínka týkající se návrhu AZÚR jako celku

Připomínka se v obecné rovině týká řešení dopravních koridorů silnice I/35 Turnov – Úlibice v návrhu AZÚR. Podatel v této souvislosti namítá, že návrh AZÚR jako celek není v souladu

s cíli a úkoly územního plánování, které jsou vymezeny v ustanovení § 18 a násl. stavebního zákona.

Podle § 18 odst. 1 stavebního zákona je cílem územního plánování vytvářet předpoklady pro výstavbu a **pro udržitelný rozvoj území**, spočívající ve **vyváženém vztahu podmínek** pro příznivé životní prostředí, pro hospodářský rozvoj a pro soudržnost společenství obyvatel území a který uspokojuje potřeby současné generace, aniž by ohrožoval podmínky života generací budoucích. Vzhledem k tomu, že realizací zamýšlené varianty koridoru S5_D01C by došlo k výraznému zhoršení hluku a kvality ovzduší, tedy i životních podmínek obyvatel obce Rovensko pod Troskami, není podle podatele tato část návrhu AZÚR v souladu s cíli územního plánování. V této souvislosti lze poukázat také na rozsudek Krajského soudu v Praze ze dne 26. 2. 2013, č. j. 50 A 24/2012 - 64, v němž soud Středočeskému kraji ve vztahu k záměru tzv. Vestecké spojky vytkl, že *„v důsledku takto neúplně zjištěného skutkového stavu nemůže soud ani posoudit otázku, zda při rozhodování o zakotvení záměru Vestecké spojky do Zásad územního rozvoje SK, neupřednostnil odpůrce neodůvodněné a svévolně pouze jeden z pilířů územního plánování vymezených v § 18 odst. 1 stavebního zákona, tj. např. hospodářský rozvoj na úkor příznivého životního prostředí a soudržnosti obyvatel daného území [...]“*

Návrh AZÚR tak **nevytváří předpoklady pro výstavbu a pro udržitelný rozvoj území**, spočívající ve **vyváženém vztahu podmínek pro příznivé životní prostředí**, pro hospodářský rozvoj a pro soudržnost společenství obyvatel území.

Návrh AZÚR podle podatele nechrání a nerozvíjí přírodní, kulturní a civilizační hodnoty území, ani nechrání krajinu jako podstatnou složku prostředí života obyvatel a základ jejich totožnosti. Návrh AZÚR dále rezignuje na povinnost *prověřovat a posuzovat potřebu změn v území, veřejný zájem na jejich provedení, jejich přínosy, problémy, rizika s ohledem například na veřejné zdraví, životní prostředí, geologickou stavbu území, vliv na veřejnou infrastrukturu a na její hospodárné využívání.*

Z výše uvedených důvodů považuje podatel návrh AZÚR jako **nezákonný právě s ohledem na porušení ustanovení § 18 a § 19 stavebního zákona a z nich vyplývající povinnosti pořizovatele, kterým nebylo dostáno.**

B. Nevhodnost zvoleného řešení vedení silnice I/35 Turnov – Úlibice

Podatel uvádí, že varianta E1 (koridor S5_D01C), kterou návrh AZÚR zakotvuje jako jedinou realizovatelnou, by přinesla značné negativní dopady na území města Rovensko pod Troskami. Trasa varianty E1 je v první řadě **vedena v intravilánu města**. Trasa prochází jediným rozvojovým územím, které navazuje na stávající zástavbu a odděluje od města sídelní a rekreační část Liščí Kotce. Preferencí koridoru S5_D01C tedy město **přichází o jediné existující území pro svůj další rozvoj**. Přímou v navrhované trase koridoru S5_D01C se přitom nachází obecní koupaliště využívané občany města.

Stávající zástavba Liščích Kotců se nachází na jihozápadním svahu ve vzdálenosti zhruba 200 m na východ od navrhované trasy koridoru S5_D01C. Obdobná je situace v případě vyhledávané rekreační oblasti Palda. Zakotvením koridoru S5_D01C a následnou realizací komunikace tyto lokality zcela **ztratí svoji atraktivitu**. Vedle silničního mostu, se kterým záměr silnice I/35 ve variantě E1 počítá, se pak má nacházet stávající rozsáhlý rekreační

kemp Český Ráj. Koridor S5_D01C dále vede **přes nově vybudovaný zdroj pitné vody** v okolí Václaví. Povrchové vedení koridoru S5_D01C dále povede k omezení honitby a zejména pak omezení volného pohybu živočichů a prostupnosti území.

Preference koridoru S5_D01C namísto varianty E2 dále přinese **negativní vliv na ovzduší**, který souvisí nejen s přivedením komunikace blíže městu, ale také s polohou města a krajinnou konfigurací. Rovensko je ze západu, jihu a severu sevřeno třemi kopci v údolí Lužicko-Boskovického zlomu (Rovenský zlom). Varianta E1 město uzavře také ze čtvrté východní strany. V důsledku toho vznikne obtížně větratelná oblast, ve které se zároveň budou hromadit zvýšené emise z dopravy vyvolané trasou komunikace ve variantě koridoru S5_D01C.

Negativní vliv na životní prostředí bude mít také **nová hluková zátěž** vyvolaná vedením koridoru S5_D01C přes mostní estakády. S ohledem na konfiguraci terénu a sevření města v údolí je přítom hluková situace neřešitelná. Koridor S5_D01C tedy přivede do města hluk a smog, který negativně ovlivní 1.200 obyvatel města.

Varianta E1 (koridor S5_D01C) vedená po mostní konstrukci by měla devastující vliv na životní prostředí a na **krajinný ráz Českého ráje** a jeho bezprostředního okolí. Tato varianta je o zhruba 1 km delší než varianta E2 a do převážně rovinné krajiny zasahuje **betonovou konstrukcí**, která je v dané lokalitě naprosto nevhodná a pohledově nenávratně zničí malebnost dotčeného území.

Liberecký kraj přitom tuto variantu v návrhu AZÚR zakotvuje jako jedinou možnou, a naopak přistupuje k vypuštění alternativní varianty E2 (koridor S5_D01R). Varianta E2 je přitom vedena v tunelu a je tedy pro životní prostředí i občany města **šetrnější**. Vedení variantou E2 by přitom **eliminovalo negativní dopady** povrchového vedení v koridoru E1. Kromě zachování krajinného rázu by toto řešení vedlo také k ochraně obyvatel a životního prostředí před hlukem, emisemi a smogem. Podatel zároveň uvádí, že koridor S5_D01R by zajistil kvalitní obsluhu města i napojení přeložky silnice II/283 na Semily přes MÚK Tatobity. Zároveň by tento koridor byl **kratší a zhruba o 0,5 mld. Kč levnější**.

Pro vymezení varianty E1 (koridor S5_D01C) a současné vypuštění varianty E2 (koridory S5_D01R a D18R) tak **neexistují racionální důvody**. Návrh AZÚR neřeší území města Rovensko pod Troskami a dotčený region smysluplně a popsané vymezení koridorů může vést k narušení ekologicky cenného území i prostoru pro život obyvatel a budoucích generací.

C. Absence posouzení bezpečnosti

Konečné vymezení koridoru S5_D01C v návrhu AZÚR, ke kterému došlo zrušením jakýchkoliv variant vedení silnice I/35, bylo provedeno v rozporu se směrnicí Evropského parlamentu a Rady 2008/96/ES o řízení bezpečnosti silniční infrastruktury ze dne 19. 11. 2008 („**směrnice o řízení bezpečnosti**“). Dle směrnice o řízení bezpečnosti existuje povinnost provést posouzení bezpečnosti nově připravovaných komunikací, tedy prvotní hodnocení dopadů záměru dle čl. 3 směrnice o řízení bezpečnosti.

Hodnocení dopadů se dle čl. 3 odst. 2 směrnice o řízení bezpečnosti provede ve fázi počátečního plánování před schválením projektu infrastruktury. Jedná se tedy zejména o územní plánování, kdy se vymezují koridory nových komunikací a jejich napojení na stávající silniční síť.

Podle Přílohy č. I. směrnice o řízení bezpečnosti je nutné dodržovat konkrétní kritéria hodnocení dopadů. Mezi ty patří například současná situace a možný vývoj v případě nečinnosti, analýza dopadu alternativ, srovnání alternativ včetně analýzy poměru nákladů a přínosů a předložení možných řešení, přičemž je třeba zohlednit volbu trasy a povahu dopravy, možné dopady na stávající síť (např. výjezdy, křižovatky, úrovně křížení), intenzitu dopravy, kategorizaci dopravního provozu podle typu a dostatečné množství bezpečných parkovišť. Dále je nutné v rámci hodnocení dopadů na bezpečnost silničního provozu vysvětlit jednotlivé aspekty bezpečnosti silničního provozu, které přispívají k volbě navrhovaného řešení (srov. čl. 3 odst. 3 směrnice o řízení bezpečnosti). Hodnocení by mělo dále obsahovat všechny příslušné informace nezbytné pro analýzu poměru nákladů a přínosů u různých hodnocených možností. Takovéto hodnocení přitom nebylo v procesu přípravy návrhu AZÚR provedeno.

Z charakteru hodnocení dopadů a posuzovaných kritérií je zřejmé, že k prvotnímu hodnocení dopadů záměru musí dojít v procesu přípravy zásad územního rozvoje. Dle rozsudku Nejvyššího správního soudu č. j. 6 Ao 1/2011 – 74 ze dne 20. 4. 2011 „*k námítce navrhovatelů, že zamýšlená výstavba rychlostní silnice R 43 je nezákonná rovněž s ohledem na skutečnost, že vedení trasy této komunikace jako součásti transevropské dopravní sítě TEN-T skrze obytnou zástavbu města Brna jakožto „hlavního sídelního útvaru“ není v souladu s citovanými podmínkami legislativy EU (Rozhodnutí Evropského Parlamentu a Rady č. 1692/96/ES, o hlavních směrech Společenství pro rozvoj transevropské dopravní sítě, v platném znění), reflektovanými rovněž v platném znění Politiky, Nejvyšší správní soud konstatuje, že vzhledem k výše uvedenému závěru zdejšího soudu je ve vztahu k územnímu plánu městyse bezpředmětné se touto otázkou zabývat. Nejvyšší správní soud se domnívá, že posouzení souladu trasování silnice R 43 s Politikou a s cit. rozhodnutím Evropského parlamentu a Rady by mělo spíše náležet k procesu přijímání zásad územního rozvoje, jež mohou trasu silnice jako jediné vymezit.*“

Požizování zásad územního rozvoje je tak jediným místem, kde se stanovují zásadní parametry nové regionální komunikace jako jsou její koridor, způsob napojení křižovatek, jejich trasy a vzdálenosti. Schválením zásad územního rozvoje jsou tyto parametry plánování dopravní infrastruktury závazné také pro navazující územní plány (srov. ustanovení § 55 odst. 3 věta třetí stavebního zákona).

Řešení koridoru v návrhu AZÚR tedy neprošlo hodnocením dopadů dle čl. 3 odst. 2 směrnice o řízení bezpečnosti. V rámci přípravy návrhu AZÚR nebyly posouzeny aspekty bezpečnosti silničního provozu, které přispívají k volbě navrhovaného řešení, jak ukládá citovaná směrnice. Návrh AZÚR je tedy v tomto ohledu v rozporu se směrnici o řízení bezpečnosti. Podle podatele je přitom hodnocením dopadů nepominutelným podkladem pro přípravu návrhu AZÚR.

D. Absence posouzení vlivů návrhu AZÚR na životní prostředí

Dle odůvodnění návrhu AZÚR „na základě stanovisek orgánů ochrany přírody (viz kapitola D) a stanoviska MŽP se k Aktualizaci č. 2 ZÚR LK nebude zpracovávat Vyhodnocení vlivů Aktualizace č. 2 ZÚR LK na udržitelný rozvoj území.“

Požizovatel tedy uvádí, že **nepředpokládá**, že by návrh AZÚR mohl mít významný vliv na životní prostředí či na evropsky významné lokality. Toto tvrzení však **nemůže obstat** v okamžiku, kdy návrh AZÚR závazně vymezuje finální koridor pro silnici I/35 Turnov – Úlibice ve variantě E1 tím, že vypouští jedinou možnou alternativu. Jak bylo uvedeno výše, tato varianta předpokládá umístění komunikace na mostních konstrukcích, v blízkosti města Rovensko. Zároveň se jedná o zásadní komunikaci, která prochází volnou krajinou a nachází se v blízkosti chráněné krajinné oblasti Český ráj.

Dle závěru Ministerstva životního prostředí vyjádřeném ve svém stanovisku ze dne 8. 3. 2022 č. j. MZP/2022/710/488 „po prostudování obdržených podkladů, s přihlédnutím ke kritériím přílohy č. 8 k zákonu o posuzování vlivů na životní prostředí, zejména k předmětu změny koncepce a jejímu rozsahu, dospělo MŽP k závěru, že navrhovaný obsah Aktualizace č. 2 ZÚR LK není nutné posuzovat z hlediska vlivů na životní prostředí a veřejné zdraví.“

Ministerstvo přitom mělo k dispozici dokumentaci k záměru vedení silnice I/35 Turnov – Úlibice na úrovni EIA, ke které vydalo dne 4. 8. 2021 své stanovisko č.j. MZP/2021/710/2922. Z dokumentace tohoto záměru přitom vyplývá, že koridor S5_D01C **může mít negativní vliv na životní prostředí a lidské zdraví, případně může narušit přírodní hodnoty.**

Podle dokumentu s názvem „**Posouzení vlivu expozice hluku na veřejné zdraví**“ zpracovaného Ing. Danou Potužníkovou, Ph.D., Národní referenční laboratoř pro komunální hluk při Zdravotním ústavu se sídlem v Ostravě, v dubnu 2019, „**vzhledem k vypočteným hodnotám určujících ukazatelů hluku je možné očekávat negativní účinky hluku především v oblasti subjektivního obtěžování, rušení spánku a kardiovaskulárních onemocnění (infarkt myokardu a ischemická choroba srdeční).**“

Podatel dále odkazuje na dokument s názvem „Vlivy na krajinu“ zpracovaný RNDr. Jiřím Veselým v červnu 2020. Ten mimo jiné konstatuje, že „**ve druhém problémovém úseku se varianty liší. U varianty E1 se jedná o celý severovýchodní obchvat Rovenska pod Troskami (cca km 11,5-16,0). Jde o technicky velmi náročnou část, která obsahuje čtyři velké mostní objekty, pohledově exponované z blízkého okolí, a jednu MÚK. U varianty E2 je to rovněž prostor na obchvatu Rovenska pod Troskami, ale na jeho jihozápadní straně (cca km 13,0-15,0). Trasa zde odděluje Rovensko od Boreckých skal a obsahuje jednu MÚK a jeden velký most. Oba tyto objekty jsou velmi dobře viditelné z krajinné dominanty hradu Trosky. O tom, nakolik se potenciální rizika negativního vlivu na krajinu stanou skutečností, výrazně rozhoduje architektonické a technické řešení mostních objektů a začlenění vlastní trasy do krajiny pomocí vegetačních úprav. Pro zhodnocení v rámci dokumentace EIA je třeba mít k dispozici konkrétní architektonické návrhy ve variantním provedení.**“

Je tedy zřejmé, že návrh AZÚR vymezuje koridor pro vedení silnice I/35 Turnov – Úlibice, u kterého se předpokládá vliv na životní prostředí a lidské zdraví. V tomto ohledu by tak bylo zcela logické zpracování vyhodnocení předpokládaných vlivů návrhu AZÚR na udržitelný rozvoj území. Absence tohoto posouzení je tak závažným nedostatkem návrhu AZÚR. Pokud by tedy došlo k vydání AZÚR bez vyhodnocení vlivů, **byl by tento postup nezákonný.**

E. Nesoulad s Politikou územního rozvoje ČR

Návrh AZÚR je dále v rozporu s Politikou územního rozvoje České republiky („PÚR“). Priorita č. 20 PÚR uvádí, že **„rozvojové záměry, které mohou významně ovlivnit charakter krajiny, umísťovat do co nejméně konfliktních lokalit a následně podporovat 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.“**

Podle odstavce č. 14 PÚR je **„ve veřejném zájmu chránit a rozvíjet přírodní, civilizační a kulturní hodnoty území, včetně urbanistického, architektonického a archeologického dědictví. Zachovat ráz jedinečné urbanistické struktury území, struktury osídlení a jedinečné kulturní krajiny, které jsou výrazem identity území, jeho historie a tradice. Tato území mají značnou hodnotu, např. i jako turistické atraktivity. Jejich ochrana by měla být provázána s potřebami ekonomického a sociálního rozvoje v souladu s principy udržitelného rozvoje. V některých případech je nutná cílená ochrana míst zvláštního zájmu, v jiných případech je třeba chránit, respektive obnovit celé krajinné celky. Krajina je živým v čase proměnným celkem, který vyžaduje tvůrčí, avšak citlivý přístup k vyváženému všestrannému rozvoji tak, aby byly zachovány její stěžejní kulturní, přírodní a užitné hodnoty. Bránit upadání venkovské krajiny jako důsledku nedostatku lidských zásahů.“**

Jak bylo uvedeno především v částech III. B. a III. D tohoto textu, návrh AZÚR na tyto cíle rezignuje. Ačkoliv má pořizovatel k dispozici podrobné informace o vlivech záměru, který má být v koridoru S5_D01C umístěn, tyto informace ignoruje a vylučuje konkurenční variantu S5_D01R v trase E2. Podateli je zřejmé, že je nutné od sebe oddělovat konkrétní záměr, který bude dále posuzován, a koridor v návrhu změny AZÚR.

Přesto jsou podrobné odborné posudky využitelné mimo jiné proto, že detailně popisují stav dotčené lokality, podobu životního prostředí a krajinného rázu, současné hodnoty hluku a emisí, stav ovzduší a další ukazatele v lokalitě, ve které má být koridor umístěn. Při samotném finálním vymezení umístění koridoru je tak nutné z těchto informací vyjít a posoudit, zda je vhodné a účelné koridor umístit právě v tomto území.

F. Zásah do vlastnického práva

Vymezení koridoru S5_D01C v blízkosti pozemku podatele povede ve svém důsledku k nárůstu negativního vlivu na ovzduší, navýšení hluku a emisí. Navýšením dopravy bude podatel dále omezen ve využití svého pozemku.

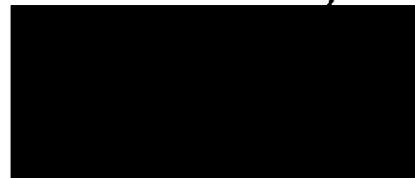
Vypuštění koridoru S5_D01R a tedy faktické konečné vymezení koridoru S5_D01C by zasáhlo dosavadní způsob využití pozemku podatele, čímž došlo k zásahu do jeho vlastnického práva.

IV. Závěr

Podatel z výše uvedených důvodů žádá, aby koridor S5_D01R a plocha D18R zůstaly v Zásadách územního rozvoje Libereckého kraje zachovány i po jejich aktualizaci č. 2. Obě varianty vedení silnice I/35 Turnov – Úlibice, tedy varianta E1 (koridor S5_D01C) a varianta E2 (koridor S5_D01R) by měly být v Zásadách územního rozvoje Libereckého kraje vymezeny shodným způsobem s ohledem na to, že se jedná o rovnocenné varianty.

V opačném případě by došlo k nezákonnému vypuštění koridoru S5_D01R a plochy D18R, což ve výsledku může znamenat vydání aktualizace Zásad územního rozvoje Libereckého kraje v rozporu se zákonem.

V Rovensku pod Troskami dne 26. 4. 2023



Ing. Tomáš Zajíc

LK Real Estate s.r.o

KRAJSKÝ ÚŘAD LIBERECKÉHO KRAJE odbor územního plánování a stavebního řádu	
1011	
Doručeno:	24-04-2023
Vyřizuje:	

Krajský úřad Libereckého kraje
Odbor územního plánování
a stavebního řádu
U Jezu 642/2a, 461 80 Liberec 2

Datovou schránkou

K č. j.: OÚPSŘ 69/2023-OÚP KULK 17531/2023-OÚP

Podatel: Za Rovensko v Českém ráji z.s.,

A) IČO: 14442108, se sídlem Komenského 162, 512 63 Rovensko pod
Troskami

Věc: **Přípomínky k návrhu aktualizace č. 2 Zásad územního
rozvoje Libereckého kraje**

I. Úvod

Krajský úřad Libereckého kraje, Odbor územního plánování a stavebního řádu, doručil prostřednictvím veřejné vyhlášky ze dne 6. 3. 2023, č. j. OÚPSŘ 69/2023-OÚP KULK 17531/2023-OÚP, návrh aktualizace č. 2 Zásad územního rozvoje Libereckého kraje („návrh AZÚR“) a informoval o možnosti podat připomínky k návrhu AZÚR.

A) Podatel je spolkem na ochranu přírody a krajiny, jehož předmětem činnosti je ochrana přírody a krajiny, úsilí o zlepšení stavu životního prostředí a zdravé životní podmínky Rovenska a jeho okolí. Členové podatele jsou osoby trvale žijící v dotčené lokalitě, občané města Rovensko pod Troskami, vlastníci rodinných domů či rekreačních zařízení. Spolek není hlasem několika jednotlivců, nýbrž vyjadřuje názor početných občanů této oblasti. Spolek ztělesňuje letité obavy řady vlastníků rodinných domů a jejich rodin z vážného zhoršení životního prostředí v místě jejich bydliště, z nárůstu hluku, exhalací, poškození přírodních památek a zdrojů. Členové spolku se obávají další ztráty pohody bydlení už teď ovlivněné provozem na existujících komunikacích. Podatel se zároveň v minulosti účastnil posouzení vlivů záměru silnice I/35 Turnov – Úlibice (kód MZP462) na životní prostředí.

Návrh AZÚR má mimo jiné definitivně zakotvit vymezení plochy pro dopravní koridor silnice I/35 Turnov – Úlibice. Dlouhodobě byly přitom uvažovány 2 varianty vedení této komunikace přes území města Rovensko pod Troskami. Jedná se o variantu severovýchodního obchvatu vedenou v intravilánu města v délce cca 1,5 km, která prochází zastavitelné území města („varianta E1“). Druhou variantou vedení této komunikace je trasa jihozápadního obchvatu („varianta E2“). Návrh AZÚR označuje variantu E1 jako koridor S5_D01C, případně jako

silnice I. třídy I/35. Variantu E2 pak platné ZÚR označují jako plochu územní rezervy S5_D01R. Podle návrhu AZÚR by mělo dojít k vpuštění územní rezervy pro koridor S5_D01R. Návrh AZÚR tímto **preferuje a finálně zakotvuje umístění varianty E1 v území.**

Podatel se dlouhodobě zajímá o způsob vedení silnice I/35 Turnov – Úlibice a tomuto tématu se také věnuje. Klíčové je podle podatele nalezení nejvhodnějšího řešení této komunikace pro život místních obyvatel a také pro životní prostředí.

Podatel proto k návrhu AZÚR v zákonné lhůtě podle ustanovení § 39 odst. 2 zákona č. 183/2006 Sb., o územním plánování a stavebním řádu (stavební zákon), ve znění pozdějších předpisů („stavební zákon“), podává níže uvedené **připomínky.**

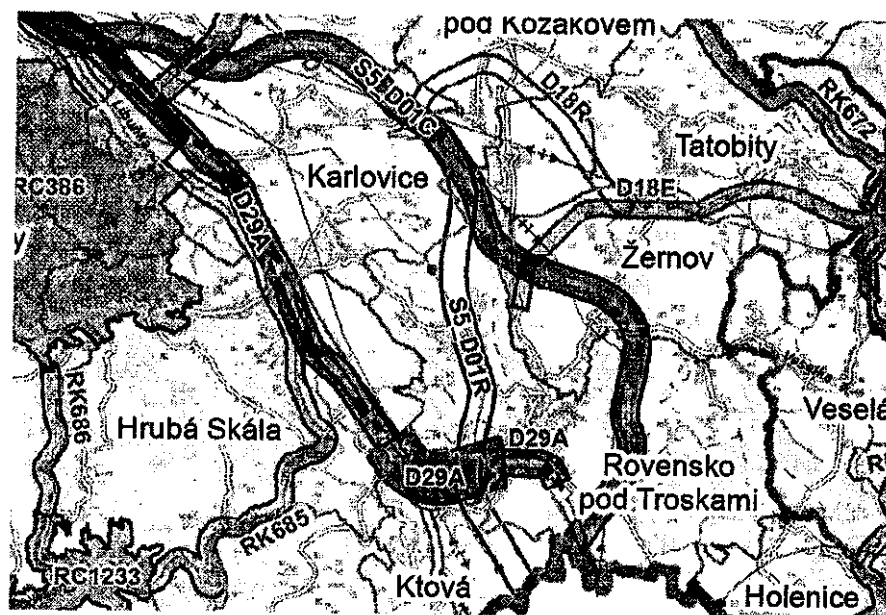
II. Připomínky podatele

A. Připomínka týkající se plochy S5_D01R

Připomínka se týká návrhu řešení obsaženého v textové i grafické části návrhu AZÚR, a to konkrétně územní rezervy pro koridor S5_D01R. Jedná se o koridor silnice I/35 Turnov – Úlibice ve variantě E2. **Podatel nesouhlasí se záměrem vyjmout tento koridor z plochy územní rezervy a fakticky tak tuto variantu vedení silnice I/35 opustit.**

B. Připomínka týkající se plochy D18R

Připomínka se týká návrhu řešení obsaženého v textové i grafické části návrhu AZÚR, a to konkrétně územní rezervy pro plochu D18R. Jedná se o napojení nové silnice I/35 na Semilsko novou krajskou silnicí. Územní rezerva D18R byla vymezena výhradně pro případ realizace územní rezervy S5_D01R. **Podatel nesouhlasí se záměrem vyjmout tento koridor z plochy územní rezervy a fakticky tak tuto variantu vedení silnice I/35 opustit.**



Výkres ploch a koridorů grafické části platných ZÚR

III. Odůvodnění připomínek

Podatel v této části textu odůvodňuje své připomínky. Podatel přitom identifikuje jednotlivé nedostatky návrhu AZÚR, které pak blíže rozvádí. Podatel dále uvádí, že v rámci připomínek bude zmiňovat výhradně koridor S5_D01R. Veškeré skutečnosti uvedené k tomuto koridoru se však vztahují rovněž k ploše D18R, která sdílí osud koridoru S5_D01R.

A. Obecná připomínka týkající se návrhu AZÚR jako celku

Připomínka se v obecné rovině týká řešení dopravních koridorů silnice I/35 Turnov – Úlibice v návrhu AZÚR. Podatel v této souvislosti namítá, že návrh AZÚR jako celek **není v souladu s cíli a úkoly územního plánování**, které jsou vymezeny v ustanovení § 18 a násl. stavebního zákona.

Podle § 18 odst. 1 stavebního zákona je cílem územního plánování vytvářet předpoklady pro výstavbu a **pro udržitelný rozvoj území**, spočívající ve **vyváženém vztahu podmínek** pro příznivé životní prostředí, pro hospodářský rozvoj a pro soudržnost společenství obyvatel území a který uspokojuje potřeby současné generace, aniž by ohrožoval podmínky života generací budoucích. Vzhledem k tomu, že realizací zamýšlené varianty koridoru S5_D01C by došlo k výraznému zhoršení hluku a kvality ovzduší, tedy i životních podmínek obyvatel obce Rovensko pod Troskami, není podle podatele tato část návrhu AZÚR v souladu s cíli územního plánování. V této souvislosti lze poukázat také na rozsudek Krajského soudu v Praze ze dne 26. 2. 2013, č. j. 50 A 24/2012 - 64, v němž soud Středočeskému kraji ve vztahu k záměru tzv. Vestecké spojky vytkl, že *„v důsledku takto neúplně zjištěného skutkového stavu nemůže soud ani posoudit otázku, zda při rozhodování o zakotvení záměru Vestecké spojky do Zásad územního rozvoje SK, neupřednostnil odpůrce neodůvodněně a svévolně pouze jeden z pilířů územního plánování vymezených v § 18 odst. 1 stavebního zákona, tj. např. hospodářský rozvoj na úkor příznivého životního prostředí a soudržnosti obyvatel daného území [...]“*

Návrh AZÚR tak **nevytváří předpoklady pro výstavbu a pro udržitelný rozvoj území**, spočívající ve **vyváženém vztahu podmínek pro příznivé životní prostředí**, pro hospodářský rozvoj a pro soudržnost společenství obyvatel území.

Návrh AZÚR podle podatele nechrání a nerozvíjí přírodní, kulturní a civilizační hodnoty území, ani nechrání krajinu jako podstatnou složku prostředí života obyvatel a základ jejich totožnosti. Návrh AZÚR dále rezignuje na povinnost *prověřovat a posuzovat potřebu změn v území, veřejný zájem na jejich provedení, jejich přínosy, problémy, rizika s ohledem například na veřejné zdraví, životní prostředí, geologickou stavbu území, vliv na veřejnou infrastrukturu a na její hospodárné využívání.*

Z výše uvedených důvodů považuje podatel návrh AZÚR jako **nezákonný právě s ohledem na porušení ustanovení § 18 a § 19 stavebního zákona a z nich vyplývající povinnosti pořizovatele, kterým nebylo dostáno.**

B. Nevhodnost zvoleného řešení vedení silnice I/35 Turnov – Úlibice

Podatel uvádí, že varianta E1 (koridor S5_D01C), kterou návrh AZÚR zakotvuje jako jedinou realizovatelnou, by přinesla značné negativní dopady na území města Rovensko pod Troskami. Trasa varianty E1 je v první řadě **vedena v intravilánu města**. Trasa prochází jediným rozvojovým územím, které navazuje na stávající zástavbu a odděluje od města sídelní a rekreační část Liščí Kotce. Preferencí koridoru S5_D01C tedy město **přichází o jediné existující území pro svůj další rozvoj**. Přímou v navrhované trase koridoru S5_D01C se přitom nachází obecní koupaliště využívané občany města.

Stávající zástavba Liščích Kotců se nachází na jihozápadním svahu ve vzdálenosti zhruba 200 m na východ od navrhované trasy koridoru S5_D01C. Obdobná je situace v případě vyhledávané rekreační oblasti Palda. Zakotvením koridoru S5_D01C a následnou realizací komunikace tyto lokality zcela **ztratí svoji atraktivitu**. Vedle silničního mostu, se kterým záměr silnice I/35 ve variantě E1 počítá, se pak má nacházet stávající rozsáhlý rekreační kemp Český Ráj. Koridor S5_D01C dále vede **přes nově vybudovaný zdroj pitné vody** v okolí Václaví. Povrchové vedení koridoru S5_D01C dále povede k omezení honitby a zejména pak omezení volného pohybu živočichů a prostupnosti území.

Preference koridoru S5_D01C namísto varianty E2 dále přinese **negativní vliv na ovzduší**, který souvisí nejen s přivedením komunikace blíže městu, ale také s polohou města a krajinou konfigurací. Rovensko je ze západu, jihu a severu sevřeno třemi kopci v údolí Lužicko-Boskovického zlomu (Rovenský zlom). Varianta E1 město uzavře také ze čtvrté východní strany. V důsledku toho vznikne obtížně větratelná oblast, ve které se zároveň budou hromadit zvýšené emise z dopravy vyvolané trasou komunikace ve variantě koridoru S5_D01C.

Negativní vliv na životní prostředí bude mít také **nová hluková zátěž** vyvolaná vedením koridoru S5_D01C přes mostní estakády. S ohledem na konfiguraci terénu a sevření města v údolí je přitom hluková situace neřešitelná. Koridor S5_D01C tedy přivede do města hluk a smog, který negativně ovlivní 1.200 obyvatel města.

Varianta E1 (koridor S5_D01C) vedená po mostní konstrukci by měla devastující vliv na životní prostředí a na **krajinný ráz Českého ráje** a jeho bezprostředního okolí. Tato varianta je o zhruba 1 km delší než varianta E2 a do převážně rovinaté krajiny zasahuje **betonovou konstrukci**, která je v dané lokalitě naprosto nevhodná a pohledově nenávratně zničí malebnost dotčeného území.

Liberecký kraj přitom tuto variantu v návrhu AZÚR zakotvuje jako jedinou možnou, a naopak přistupuje k vypuštění alternativní varianty E2 (koridor S5_D01R). Varianta E2 je přitom vedena v tunelu a je tedy pro životní prostředí i občany města **šetrnější**. Vedení variantou E2 by přitom **eliminovalo negativní dopady** povrchového vedení v koridoru E1. Kromě zachování krajinného rázu by toto řešení vedlo také k ochraně obyvatel a životního prostředí před hlukem, emisemi a smogem. Podatel zároveň uvádí, že koridor S5_D01R by zajistil kvalitní obsluhu města i napojení přeložky silnice II/283 na Semily přes MÚK Tatobity. Zároveň by tento koridor byl **kratší a zhruba o 0,5 mld. Kč levnější**.

Pro vymezení varianty E1 (koridor S5_D01C) a současné vypuštění varianty E2 (koridory S5_D01R a D18R) tak **neexistují racionální důvody**. Návrh AZÚR neřeší území města Rovensko pod Troskami a dotčený region smysluplně a popsané vymezení koridorů může

vést k narušení ekologicky cenného území i prostoru pro život obyvatel a budoucích generací.

C. Absence posouzení bezpečnosti

Konečné vymezení koridoru S5_D01C v návrhu AZÚR, ke kterému došlo zrušením jakýchkoliv variant vedení silnice I/35, bylo provedeno v rozporu se směrnicí Evropského parlamentu a Rady 2008/96/ES o řízení bezpečnosti silniční infrastruktury ze dne 19. 11. 2008 („směrnice o řízení bezpečnosti“). Dle směrnice o řízení bezpečnosti existuje povinnost provést posouzení bezpečnosti nově připravovaných komunikací, tedy prvotní hodnocení dopadů záměru dle čl. 3 směrnice o řízení bezpečnosti.

Hodnocení dopadů se dle čl. 3 odst. 2 směrnice o řízení bezpečnosti provede ve fázi **počátečního plánování před schválením projektu infrastruktury**. Jedná se tedy zejména o územní plánování, kdy se vymezují koridory nových komunikací a jejich napojení na stávající silniční síť.

Podle Přílohy č. I. směrnice o řízení bezpečnosti je nutné dodržovat konkrétní kritéria hodnocení dopadů. Mezi ty patří například současná situace a možný vývoj v případě nečinnosti, analýza dopadu alternativ, srovnání alternativ včetně analýzy poměru nákladů a přínosů a předložení možných řešení, přičemž je třeba zohlednit volbu trasy a povahu dopravy, možné dopady na stávající síť (např. výjezdy, křižovatky, úrovňová křížení), intenzitu dopravy, kategorizaci dopravního provozu podle typu a dostatečné množství bezpečných parkovišť. Dále je nutné v rámci hodnocení dopadů na bezpečnost silničního provozu vysvětlit jednotlivé aspekty bezpečnosti silničního provozu, které přispívají k volbě navrhovaného řešení (srov. čl. 3 odst. 3 směrnice o řízení bezpečnosti). Hodnocení by mělo dále obsahovat všechny příslušné informace nezbytné pro analýzu poměru nákladů a přínosů u různých hodnocených možností. Takovéto hodnocení přitom **nebylo v procesu přípravy návrhu AZÚR provedeno**.

Z charakteru hodnocení dopadů a posuzovaných kritérií je zřejmé, že k prvotnímu hodnocení dopadů záměru musí dojít v procesu přípravy zásad územního rozvoje. Dle rozsudku Nejvyššího správního soudu č. j. 6 Ao 1/2011 – 74 ze dne 20. 4. 2011 „*k námitce navrhovatelů, že zamýšlená výstavba rychlostní silnice R 43 je nezákonná rovněž s ohledem na skutečnost, že vedení trasy této komunikace jako součásti transevropské dopravní sítě TEN-T skrze obytnou zástavbu města Brna jakožto „hlavního sídelního útvaru“ není v souladu s citovanými podmínkami legislativy EU (Rozhodnutí Evropského Parlamentu a Rady č. 1692/96/ES, o hlavních směrech Společenství pro rozvoj transevropské dopravní sítě, v platném znění), reflektovanými rovněž v platném znění Politiky, Nejvyšší správní soud konstatuje, že vzhledem k výše uvedenému závěru zdejšího soudu je ve vztahu k územnímu plánu městyse bezpředmětné se touto otázkou zabývat. Nejvyšší správní soud se domnívá, že posouzení souladu trasování silnice R 43 s Politikou a s cit. rozhodnutím*

Evropského parlamentu a Rady by mělo spíše náležet k procesu přijímání zásad územního rozvoje, jež mohou trasu silnice jako jediné vymežit.

Požizování zásad územního rozvoje je tak jediným místem, kde se stanovují zásadní parametry nové regionální komunikace jako jsou její koridor, způsob napojení křižovatek, jejich trasy a vzdálenosti. Schválením zásad územního rozvoje jsou tyto parametry plánování dopravní infrastruktury závazné také pro navazující územní plány (srov. ustanovení § 55 odst. 3 věta třetí stavebního zákona).

Řešení koridoru v návrhu AZÚR tedy neprošlo hodnocením dopadů dle čl. 3 odst. 2 směrnice o řízení bezpečnosti. V rámci přípravy návrhu AZÚR nebyly posouzeny aspekty bezpečnosti silničního provozu, které přispívají k volbě navrhovaného řešení, jak ukládá citovaná směrnice. Návrh AZÚR je tedy v tomto ohledu v rozporu se směrnicí o řízení bezpečnosti. Podle podatele je přítom hodnocením dopadů nepominutelným podkladem pro přípravu návrhu AZÚR.

D. Absence posouzení vlivů návrhu AZÚR na životní prostředí

Dle odůvodnění návrhu AZÚR „na základě stanovisek orgánů ochrany přírody (viz kapitola D) a stanoviska MŽP se k Aktualizaci č. 2 ZÚR LK nebude zpracovávat Vyhodnocení vlivů Aktualizace č. 2 ZÚR LK na udržitelný rozvoj území.“

Požizovatel tedy uvádí, že **nepředpokládá**, že by návrh AZÚR mohl mít významný vliv na životní prostředí či na evropsky významné lokality. Toto tvrzení však **nemůže obstat** v okamžiku, kdy návrh AZÚR závazně vymezuje finální koridor pro silnici I/35 Turnov – Úlibice ve variantě E1 tím, že vypouští jedinou možnou alternativu. Jak bylo uvedeno výše, tato varianta předpokládá umístění komunikace na mostních konstrukcích, v blízkosti města Rovensko. Zároveň se jedná o zásadní komunikaci, která prochází volnou krajinou a nachází se v blízkosti chráněné krajinné oblasti Český ráj.

Dle závěru Ministerstva životního prostředí vyjádřeném ve svém stanovisku ze dne 8. 3. 2022 č. j. MZP/2022/710/488 *„po prostudování obdržených podkladů, s přihlédnutím ke kritériím přílohy č. 8 k zákonu o posuzování vlivů na životní prostředí, zejména k předmětu změny koncepce a jejímu rozsahu, dospělo MŽP k závěru, že navrhovaný obsah Aktualizace č. 2 ZÚR LK není nutné posuzovat z hlediska vlivů na životní prostředí a veřejné zdraví.“*

Ministerstvo přitom mělo k dispozici dokumentaci k záměru vedení silnice I/35 Turnov – Úlibice na úrovni EIA, ke které vydalo dne 4. 8. 2021 své stanovisko č.j. MZP/2021/710/2922. Z dokumentace tohoto záměru přitom vyplývá, že koridor S5_D01C **může mít negativní vliv na životní prostředí a lidské zdraví, případně může narušit přírodní hodnoty.**

Podle dokumentu s názvem *„Posouzení vlivu expozice hluku na veřejné zdraví“* zpracovaného Ing. Danou Potužníkovou, Ph.D., Národní referenční laboratoř pro komunální hluk při Zdravotním ústavu se sídlem v Ostravě, v dubnu 2019, *„vzhledem k vypočteným hodnotám určujících ukazatelů hluku je možné očekávat negativní účinky hluku především v oblasti subjektivního obtěžování, rušení spánku a kardiovaskulárních onemocnění (infarkt myokardu a ischemická choroba srdeční).“*

Podatel dále odkazuje na dokument s názvem *„Vlivy na krajinu“* zpracovaný RNDr. Jiřím Veselým v červnu 2020. Ten mimo jiné konstatuje, že *„ve druhém problémovém úseku se*

varianty liší. U varianty E1 se jedná o celý severovýchodní obchvat Rovenska pod Troskami (cca km 11,5-16,0). Jde o technicky velmi náročnou část, která obsahuje čtyři velké mostní objekty, pohledově exponované z blízkého okolí, a jednu MÚK. U varianty E2 je to rovněž prostor na obchvatu Rovenska pod Troskami, ale na jeho jihozápadní straně (cca km 13,0-15,0). Trasa zde odděluje Rovensko od Boreckých skal a obsahuje jednu MÚK a jeden velký most. Oba tyto objekty jsou velmi dobře viditelné z krajinné dominanty hradu Trosky. O tom, nakolik se potenciální rizika negativního vlivu na krajinu stanou skutečností, výrazně rozhoduje architektonické a technické řešení mostních objektů a začlenění vlastní trasy do krajiny pomocí vegetačních úprav. Pro zhodnocení v rámci dokumentace EIA je třeba mít k dispozici konkrétní architektonické návrhy ve variantním provedení.“

Je tedy zřejmé, že návrh AZÚR vymezuje koridor pro vedení silnice I/35 Turnov – Úlibice, u kterého se předpokládá vliv na životní prostředí a lidské zdraví. V tomto ohledu by tak bylo zcela logické zpracování vyhodnocení předpokládaných vlivů návrhu AZÚR na udržitelný rozvoj území. Absence tohoto posouzení je tak závažným nedostatkem návrhu AZÚR. Pokud by tedy došlo k vydání AZÚR bez vyhodnocení vlivů, **byl by tento postup nezákonný.**

E. Nesoulad s Politikou územního rozvoje ČR

Návrh AZÚR je dále v rozporu s Politikou územního rozvoje České republiky („PÚR“). Priorita č. 20 PÚR uvádí, že „rozvojové záměry, které **mohou významně ovlivnit charakter krajiny, umísťovat do co nejméně konfliktních lokalit a následně podporovat 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.“

Podle odstavce č. 14 PÚR je „ve veřejném zájmu chránit a rozvíjet přírodní, civilizační a kulturní hodnoty území, včetně urbanistického, architektonického a archeologického dědictví. **Zachovat ráz jedinečné urbanistické struktury území, struktury osídlení a jedinečné kulturní krajiny, které jsou výrazem identity území, jeho historie a tradice.** Tato území mají značnou hodnotu, např. i jako turistické atraktivity. Jejich ochrana by měla být provázána s potřebami ekonomického a sociálního rozvoje **v souladu s principy udržitelného rozvoje.** V některých případech je nutná cílená ochrana míst zvláštního zájmu, v jiných případech je třeba chránit, respektive obnovit celé krajinné celky. Krajina je živým v čase proměnným celkem, který vyžaduje tvůrčí, avšak citlivý přístup k vyváženému všestrannému rozvoji tak, aby byly zachovány její stěžejní kulturní, přírodní a užitné hodnoty. Bránit upadání venkovské krajiny jako důsledku nedostatku lidských zásahů.“

Jak bylo uvedeno především v částech III. B. a III. D tohoto textu, návrh AZÚR na tyto cíle rezignuje. Ačkoliv má pořizovatel k dispozici podrobné informace o vlivech záměru, který má být v koridoru S5_D01C umístěn, tyto informace ignoruje a vylučuje konkurenční variantu S5_D01R v trase E2. Podateli je zřejmé, že je nutné od sebe oddělovat konkrétní záměr, který bude dále posuzován, a koridor v návrhu změny AZÚR.

Přesto jsou podrobné odborné posudky využitelné mimo jiné proto, že detailně popisují stav dotčené lokality, podobu životního prostředí a krajinného rázu, současné hodnoty hluku a emisí, stav ovzduší a další ukazatele v lokalitě, ve které má být koridor umístěn. Při samotném finálním vymezení umístění koridoru je tak nutné z těchto informací vyjít a posoudit, zda je vhodné a účelné koridor umístit právě v tomto území.

IV. Závěr

Podatel z výše uvedených důvodů žádá, aby koridor S5_D01R a plocha D18R zůstaly v Zásadách územního rozvoje Libereckého kraje zachovány i po jejich aktualizaci č. 2. Obě varianty vedení silnice I/35 Turnov – Úlibice, tedy varianta E1 (koridor S5_D01C) a varianta E2 (koridor S5_D01R) by měly být v Zásadách územního rozvoje Libereckého kraje vymezeny shodným způsobem s ohledem na to, že se jedná o rovnocenné varianty.

V opačném případě by došlo k nezákonnému vypuštění koridoru S5_D01R a plochy D18R, což ve výsledku může znamenat vydání aktualizace Zásad územního rozvoje Libereckého kraje v rozporu se zákonem.

V Rovensku pod Troskami dne 20. 4. 2023



Za Rovensko v Českém ráji z.s.,
zastoupen Ing. Tomášem Zajícem

Krajský úřad Libereckého kraje

Odbor územního plánování

a stavebního řádu

U Jezu 642/2a, 461 80 Liberec 2

Datová schránka: **c5kbvkw**

K č. j.: OÚPSŘ 69/2023-OÚP KULK 17531/2023-OÚP

Podatel: Platforma za kvalitní dopravní infrastrukturu, z. s.
IČ: 06378684
se sídlem Klimentská 1208/12, 110 00 Praha 1 – Nové Město

Věc: **Připomínky k návrhu aktualizace č. 2 Zásad územního rozvoje Libereckého kraje**

I. Úvod

Krajský úřad Libereckého kraje, Odbor územního plánování a stavebního řádu, doručil prostřednictvím veřejné vyhlášky ze dne 6. 3. 2023, č. j. OÚPSŘ 69/2023-OÚP KULK 17531/2023-OÚP, návrh aktualizace č. 2 Zásad územního rozvoje Libereckého kraje („**návrh AZÚR**“) a informoval o možnosti podat připomínky k návrhu AZÚR.

Podatel je spolkem pro podporu přípravy a realizace dopravních staveb v souladu se zákonnými požadavky pro vedení tras tranzitní a městské dopravy. Spolek má celostátní působnost, jeho předmětem činnosti je prosazování maximální ochrany území, kde hrozí zhoršení v souvislosti s plánovanou výstavbou, upozorňování na nevhodné rozšiřování zastavitelných ploch (především do volné krajiny), s cílem zachovat udržitelný rozvoj území, spočívající ve vyváženém vztahu podmínek pro příznivé životní prostředí, hospodářský rozvoj a soudržnost společenství obyvatel území. Pomáhá prosazovat objektivní odborná porovnání nabízených variant plánovaných tras při přípravě řešení klíčových dopravních staveb (městské okruhy, tranzitní okruhy a další důležité dopravní stavby) s ohledem na ekonomiku výstavby a provozu. Hlavním posláním spolku je ochrana přírody a krajiny a životního prostředí.

Návrh AZÚR má mimo jiné definitivně zakotvit vymezení plochy pro dopravní koridor silnice I/35 Turnov – Úlibice. Dlouhodobě byly přitom uvažovány 2 varianty vedení této komunikace přes území města Rovensko pod Troskami. Jedná se o variantu severovýchodního obchvatu vedenou v intravilánu města v délce cca 1,5 km, která prochází zastavitelné území města („**varianta E1**“). Druhou variantou vedení této komunikace je trasa jihozápadního obchvatu („**varianta E2**“). Návrh AZÚR označuje variantu E1 jako koridor S5_D01C, případně jako silnice I. třídy I/35. Variantu E2 pak platné ZÚR označují jako plochu územní rezervy S5_D01R. Podle návrhu AZÚR by mělo dojít k vypuštění územní rezervy pro koridor S5_D01R. Návrh AZÚR tímto **preferuje a finálně zakotvuje umístění varianty E1 v území.**

Podatel k návrhu AZÚR v zákonné lhůtě dle ustanovení § 39 odst. 2 zákona č. 183/2006 Sb., o územním plánování a stavebním řádu (stavební zákon), ve znění pozdějších předpisů („stavební zákon“), podává níže uvedené **připomínky**.

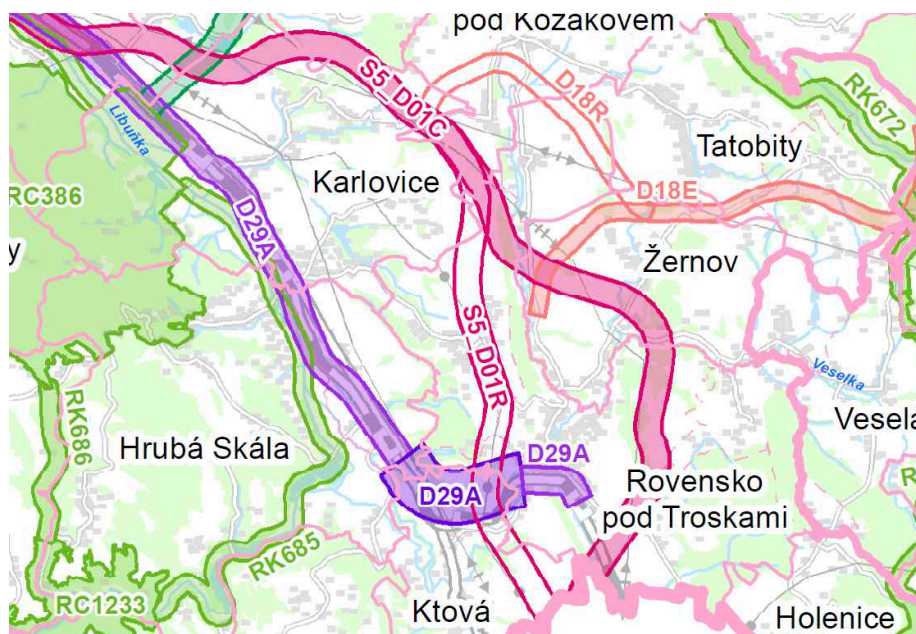
II. Připomínky podatele

A. Připomínka týkající se plochy S5_D01R

Připomínka se týká návrhu řešení obsaženého v textové i grafické části návrhu AZÚR, a to konkrétně územní rezervy pro koridor S5_D01R. Jedná se o koridor silnice I/35 Turnov – Úlibice ve variantě E2. **Podatel nesouhlasí se záměrem vyjmout tento koridor z plochy územní rezervy a fakticky tak tuto variantu vedení silnice I/35 opustit.**

B. Připomínka týkající se plochy D18R

Připomínka se týká návrhu řešení obsaženého v textové i grafické části návrhu AZÚR, a to konkrétně územní rezervy pro plochu D18R. Jedná se o napojení nové silnice I/35 na Semilsko novou krajskou silnicí. Územní rezerva D18R byla vymezena výhradně pro případ realizace územní rezervy S5_D01R. **Podatel nesouhlasí se záměrem vyjmout tento koridor z plochy územní rezervy a fakticky tak tuto variantu vedení silnice I/35 opustit.**



Výkres ploch a koridorů grafické části platných ZÚR

III. Odůvodnění připomínek

Podatel v této části textu odůvodňuje své připomínky. Podatel přitom identifikuje jednotlivé nedostatky návrhu AZÚR, které pak blíže rozvádí. Podatel dále uvádí, že v rámci připomínek bude zmiňovat výhradně koridor S5_D01R. Veškeré skutečnosti uvedené k tomuto koridoru se však vztahují rovněž k ploše D18R, která sdílí osud koridoru S5_D01R.

A. Obecná připomínka týkající se návrhu AZÚR jako celku

Připomínka se v obecné rovině týká řešení dopravních koridorů silnice I/35 Turnov – Úlibice v návrhu AZÚR. Podatel v této souvislosti namítá, že návrh AZÚR jako celek **není v souladu s cíli a úkoly územního plánování**, které jsou vymezeny v ustanovení § 18 a násl. stavebního zákona.

Podle § 18 odst. 1 stavebního zákona je cílem územního plánování vytvářet předpoklady pro výstavbu a **pro udržitelný rozvoj území**, spočívající ve **vyváženém vztahu podmínek** pro příznivé životní prostředí, pro hospodářský rozvoj a pro soudržnost společenství obyvatel území a který uspokojuje potřeby současné generace, aniž by ohrožoval podmínky života generací budoucích. Vzhledem k tomu, že realizací zamýšlené varianty koridoru S5_D01C by došlo k výraznému zhoršení hluku a kvality ovzduší, tedy i životních podmínek obyvatel obce Rovensko pod Troskami, není podle podatele tato část návrhu AZÚR v souladu s cíli územního plánování. V této souvislosti lze poukázat také na rozsudek Krajského soudu v Praze ze dne 26. 2. 2013, č. j. 50 A 24/2012 - 64, v němž soud Středočeskému kraji ve vztahu k záměru tzv. Vestecké spojky vytkl, že *„v důsledku takto neúplně zjištěného skutkového stavu nemůže soud ani posoudit otázku, zda při rozhodování o zakotvení záměru Vestecké spojky do Zásad územního rozvoje SK, neupřednostnil odpůrce neodůvodněně a svévolně pouze jeden z pilířů územního plánování vymezených v § 18 odst. 1 stavebního zákona, tj. např. hospodářský rozvoj na úkor příznivého životního prostředí a soudržnosti obyvatel daného území [...]“*

Návrh AZÚR tak **nevytváří předpoklady** pro výstavbu a pro **udržitelný rozvoj území**, spočívající ve **vyváženém vztahu podmínek pro příznivé životní prostředí**, pro hospodářský rozvoj a pro soudržnost společenství obyvatel území.

Návrh AZÚR podle podatele nechrání a nerozvíjí přírodní, kulturní a civilizační hodnoty území, ani nechrání krajinu jako podstatnou složku prostředí života obyvatel a základ jejich totožnosti. Návrh AZÚR dále rezignuje na povinnost *prověřovat a posuzovat potřebu změn v území, veřejný zájem na jejich provedení, jejich přínosy, problémy, rizika s ohledem například na veřejné zdraví, životní prostředí, geologickou stavbu území, vliv na veřejnou infrastrukturu a na její hospodárné využívání.*

Z výše uvedených důvodů považuje podatel návrh AZÚR jako nezákonný právě s ohledem na porušení ustanovení § 18 a § 19 stavebního zákona a z nich vyplývající povinnosti pořizovatele, kterým nebylo dostáno.

B. Nevhodnost zvoleného řešení vedení silnice I/35 Turnov – Úlibice

Podatel uvádí, že varianta E1 (koridor S5_D01C), kterou návrh AZÚR zakotvuje jako jedinou realizovatelnou, by přinesla značné negativní dopady na území města Rovensko pod Troskami. Trasa varianty E1 je v první řadě **vedena v intravilánu města**. Trasa prochází jediným rozvojovým územím, které navazuje na stávající zástavbu a odděluje od města sídelní a rekreační část Liščí Kotce. Preferencí koridoru S5_D01C tedy město **přichází o jediné existující území pro svůj další rozvoj**. Přímou v navrhované trase koridoru S5_D01C se přitom nachází obecní koupaliště využívané občany města.

Stávající zástavba Liščích Kotců se nachází na jihozápadním svahu ve vzdálenosti zhruba 200 m na východ od navrhované trasy koridoru S5_D01C. Obdobná je situace v případě vyhledávané rekreační oblasti Palda. Zakotvením koridoru S5_D01C a následnou realizací komunikace tyto lokality zcela **ztratí svoji atraktivitu**. Vedle silničního mostu, se kterým záměr silnice I/35 ve variantě E1 počítá, se pak má nacházet stávající rozsáhlý rekreační kemp Český Ráj. Koridor S5_D01C dále vede **přes nově vybudovaný zdroj pitné vody** v okolí Václaví. Povrchové vedení koridoru S5_D01C dále povede k omezení honitby a zejména pak omezení volného pohybu živočichů a prostupnosti území.

Preference koridoru S5_D01C namísto varianty E2 dále přinese **negativní vliv na ovzduší**, který souvisí nejen s přivedením komunikace blíže městu, ale také s polohou města a krajinnou konfigurací. Rovensko je ze západu, jihu a severu sevřeno třemi kopci v údolí Lužicko-Boskovického zlomu (Rovenský zlom). Varianta E1 město uzavře také ze čtvrté východní strany. V důsledku toho vznikne obtížně větratelná oblast, ve které se zároveň budou hromadit zvýšené emise z dopravy vyvolané trasou komunikace ve variantě koridoru S5_D01C.

Negativní vliv na životní prostředí bude mít také **nová hluková zátěž** vyvolaná vedením koridoru S5_D01C přes mostní estakády. S ohledem na konfiguraci terénu a sevření města v údolí je přitom hluková situace neřešitelná. Koridor S5_D01C tedy přivede do města hluk a smog, který negativně ovlivní 1 200 obyvatel města.

Varianta E1 (koridor S5_D01C) vedená po mostní konstrukci by měla devastující vliv na životní prostředí a na **krajinný ráz Českého ráje** a jeho bezprostředního okolí. Tato varianta je o zhruba 1 km delší než varianta E2 a do převážně rovinaté krajiny zasahuje **betonovou konstrukci**, která je v dané lokalitě naprosto nevhodná a pohledově nenávratně zničí malebnost dotčeného území.

Liberecký kraj přitom tuto variantu v návrhu AZÚR zakotvuje jako jedinou možnou, a naopak přistupuje k vypuštění alternativní varianty E2 (koridor S5_D01R). Varianta E2 vedená v tunelu by byla pro životní prostředí i občany města **šetrnější**. Vedení variantou E2 by přitom **eliminovalo negativní dopady** povrchového vedení v koridoru E1. Kromě zachování krajinného rázu by toto řešení vedlo také k ochraně obyvatel a životního prostředí před hlukem, emisemi a smogem. Podatel zároveň uvádí, že koridor S5_D01R by zajistil kvalitní obsluhu města i napojení přeložky silnice II/283 na Semily přes MÚK Tatobity. Zároveň by tento koridor byl **kratší a zhruba o 0,5 mld. Kč levnější**.

Pro vymezení varianty E1 (koridor S5_D01C) a současné vypuštění varianty E2 (koridory S5_D01R a D18R) tak **neexistují racionální důvody**. Návrh AZÚR neřeší území města Rovensko pod Troskami a dotčený region smysluplně a popsání vymezení koridorů může vést k narušení ekologicky cenného území i prostoru pro život obyvatel a budoucích generací.

C. Absence posouzení bezpečnosti

Konečné vymezení koridoru S5_D01C v návrhu AZÚR, ke kterému došlo zrušením jakýchkoliv variant vedení silnice I/35, bylo provedeno v rozporu se směrnicí Evropského parlamentu a Rady 2008/96/ES o řízení bezpečnosti silniční infrastruktury ze dne 19. 11. 2008 („**směrnice o řízení bezpečnosti**“). Dle směrnice o řízení bezpečnosti existuje

povinnost provést posouzení bezpečnosti nově připravovaných komunikací, tedy prvotní hodnocení dopadů záměru dle čl. 3 směrnice o řízení bezpečnosti.

Hodnocení dopadů se dle čl. 3 odst. 2 směrnice o řízení bezpečnosti provede ve fázi **počátečního plánování před schválením projektu infrastruktury**. Jedná se tedy zejména o územní plánování, kdy se vymezují koridory nových komunikací a jejich napojení na stávající silniční síť.

Podle Přílohy č. I. směrnice o řízení bezpečnosti je nutné dodržovat konkrétní kritéria hodnocení dopadů. Mezi ty patří například současná situace a možný vývoj v případě nečinnosti, analýza dopadu alternativ, srovnání alternativ včetně analýzy poměru nákladů a přínosů a předložení možných řešení, přičemž je třeba zohlednit volbu trasy a povahu dopravy, možné dopady na stávající síť (např. výjezdy, křižovatky, úroňová křížení), intenzitu dopravy, kategorizaci dopravního provozu podle typu a dostatečné množství bezpečných parkovišť. Dále je nutné v rámci hodnocení dopadů na bezpečnost silničního provozu vysvětlit jednotlivé aspekty bezpečnosti silničního provozu, které přispívají k volbě navrhovaného řešení (srov. čl. 3 odst. 3 směrnice o řízení bezpečnosti). Hodnocení by mělo dále obsahovat všechny příslušné informace nezbytné pro analýzu poměru nákladů a přínosů u různých hodnocených možností. Takovéto hodnocení přitom **nebylo v procesu přípravy návrhu AZÚR provedeno**.

Z charakteru hodnocení dopadů a posuzovaných kritérií je zřejmé, že k prvotnímu hodnocení dopadů záměru musí dojít v procesu přípravy zásad územního rozvoje. Dle rozsudku Nejvyššího správního soudu č. j. 6 Ao 1/2011 – 74 ze dne 20. 4. 2011 „*k námítce navrhovatelů, že zamýšlená výstavba rychlostní silnice R 43 je nezákonná rovněž s ohledem na skutečnost, že vedení trasy této komunikace jako součásti transevropské dopravní sítě TEN-T skrze obytnou zástavbu města Brna jakožto „hlavního sídelního útvaru“ není v souladu s citovanými podmínkami legislativy EU (Rozhodnutí Evropského Parlamentu a Rady č. 1692/96/ES, o hlavních směrech Společenství pro rozvoj transevropské dopravní sítě, v platném znění), reflektovanými rovněž v platném znění Politiky, Nejvyšší správní soud konstatuje, že vzhledem k výše uvedenému závěru zdejšího soudu je ve vztahu k územnímu plánu městyse bezpředmětné se touto otázkou zabývat. Nejvyšší správní soud se domnívá, že posouzení souladu trasování silnice R 43 s Politikou a s cit. rozhodnutím Evropského parlamentu a Rady by mělo spíše náležet k procesu přijímání zásad územního rozvoje, jež mohou trasu silnice jako jediné vymezit.*“

Pořizování zásad územního rozvoje je tak jediným místem, kde se stanovují zásadní parametry nové regionální komunikace jako jsou její koridor, způsob napojení křižovatek, jejich trasy a vzdálenosti. Schválením zásad územního rozvoje jsou tyto parametry plánování dopravní infrastruktury závazné také pro navazující územní plány (srov. ustanovení § 55 odst. 3 věta třetí stavebního zákona).

Řešení koridoru v návrhu AZÚR tedy neprošlo hodnocením dopadů dle čl. 3 odst. 2 směrnice o řízení bezpečnosti. V rámci přípravy návrhu AZÚR nebyly posouzeny aspekty bezpečnosti silničního provozu, které přispívají k volbě navrhovaného řešení, jak ukládá citovaná směrnice. Návrh AZÚR je tedy v tomto ohledu v rozporu se směrnicí o řízení bezpečnosti. Podle podatele je přitom hodnocením dopadů nepominutelným podkladem pro přípravu návrhu AZÚR.

D. Absence posouzení vlivů návrhu AZÚR na životní prostředí

Dle odůvodnění návrhu AZÚR „na základě stanovisek orgánů ochrany přírody (viz kapitola D) a stanoviska MŽP se k Aktualizaci č. 2 ZÚR LK nebude zpracovávat Vyhodnocení vlivů Aktualizace č. 2 ZÚR LK na udržitelný rozvoj území.“

Požizovatel tedy uvádí, že **nepředpokládá**, že by návrh AZÚR mohl mít významný vliv na životní prostředí či na evropsky významné lokality. Toto tvrzení však **nemůže obstát** v okamžiku, kdy návrh AZÚR závazně vymezuje finální koridor pro silnici I/35 Turnov – Úlibice ve variantě E1 tím, že vypouští jedinou možnou alternativu. Jak bylo uvedeno výše, tato varianta předpokládá umístění komunikace na mostních konstrukcích, v blízkosti města Rovensko. Zároveň se jedná o zásadní komunikaci, která prochází volnou krajinou a nachází se v blízkosti chráněné krajinné oblasti Český ráj.

Dle závěru Ministerstva životního prostředí vyjádřeném ve svém stanovisku ze dne 8. 3. 2022 č. j. MZP/2022/710/488 „po prostudování obdržovaných podkladů, s přihlédnutím ke kritériím přílohy č. 8 k zákonu o posuzování vlivů na životní prostředí, zejména k předmětu změny koncepce a jejímu rozsahu, dospělo MŽP k závěru, že navrhovaný obsah Aktualizace č. 2 ZÚR LK není nutné posuzovat z hlediska vlivů na životní prostředí a veřejné zdraví.“

Ministerstvo přitom mělo k dispozici dokumentaci k záměru vedení silnice I/35 Turnov – Úlibice na úrovni EIA, ke které vydalo dne 4. 8. 2021 své stanovisko č.j. MZP/2021/710/2922. Z dokumentace tohoto záměru přitom vyplývá, že koridor S5_D01C **může mít negativní vliv na životní prostředí a lidské zdraví, případně může narušit přírodní hodnoty.**

Podle dokumentu s názvem „Posouzení vlivu expozice hluku na veřejné zdraví“ zpracovaného Ing. Danou Potužníkovou, Ph.D., Národní referenční laboratoř pro komunální hluk při Zdravotním ústavu se sídlem v Ostravě, v dubnu 2019, „vzhledem k vypočteným hodnotám určujících ukazatelů hluku je možné očekávat negativní účinky hluku především v oblastech subjektivního obtěžování, rušení spánku a kardiovaskulárních onemocnění (infarkt myokardu a ischemická choroba srdeční).“

Podatel dále odkazuje na dokument s názvem „Vlivy na krajinu“ zpracovaný RNDr. Jiřím Veselým v červnu 2020. Ten mimo jiné konstatuje, že „ve druhém problémovém úseku se varianty liší. U varianty E1 se jedná o celý severovýchodní obchvat Rovenska pod Troskami (cca km 11,5-16,0). Jde o technicky velmi náročnou část, která obsahuje čtyři velké mostní objekty, pohledově exponované z blízkého okolí, a jednu MÚK. U varianty E2 je to rovněž prostor na obchvatu Rovenska pod Troskami, ale na jeho jihozápadní straně (cca km 13,0-15,0). Trasa zde odděluje Rovensko od Boreckých skal a obsahuje jednu MÚK a jeden velký most. Oba tyto objekty jsou velmi dobře viditelné z krajinné dominanty hradu Trosky. O tom, nakolik se potenciální rizika negativního vlivu na krajinu stanou skutečností, výrazně rozhoduje architektonické a technické řešení mostních objektů a začlenění vlastní trasy do krajiny pomocí vegetačních úprav. Pro zhodnocení v rámci dokumentace EIA je třeba mít k dispozici konkrétní architektonické návrhy ve variantním provedení.“

Je tedy zřejmé, že návrh AZÚR vymezuje koridor pro vedení silnice I/35 Turnov – Úlibice, u kterého se předpokládá vliv na životní prostředí a lidské zdraví. V tomto ohledu by tak bylo zcela logické zpracování vyhodnocení předpokládaných vlivů návrhu AZÚR na udržitelný rozvoj území. Absence tohoto posouzení je tak závažným nedostatkem návrhu AZÚR. Pokud by tedy došlo k vydání AZÚR bez vyhodnocení vlivů, **byl by tento postup nezákonný.**

E. Nesoulad s Politikou územního rozvoje ČR

Návrh AZÚR je dále v rozporu s Politikou územního rozvoje České republiky („PÚR“). Priorita č. 20 PÚR uvádí, že „rozvojové záměry, které **mohou významně ovlivnit charakter krajiny, umísťovat do co nejméně konfliktních lokalit a následně podporovat 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.“

Podle odstavce č. 14 PÚR je „ve veřejném zájmu chránit a rozvíjet přírodní, civilizační a kulturní hodnoty území, včetně urbanistického, architektonického a archeologického dědictví. **Zachovat ráz jedinečné urbanistické struktury území, struktury osídlení a jedinečné kulturní krajiny, které jsou výrazem identity území, jeho historie a tradice**. Tato území mají značnou hodnotu, např. i jako turistické atraktivity. Jejich ochrana by měla být provázána s potřebami ekonomického a sociálního rozvoje **v souladu s principy udržitelného rozvoje**. V některých případech je nutná cílená ochrana míst zvláštního zájmu, v jiných případech je třeba chránit, respektive obnovit celé krajinné celky. Krajina je živým v čase proměnným celkem, který vyžaduje tvůrčí, avšak citlivý přístup k vyváženému všestrannému rozvoji tak, aby byly zachovány její stěžejní kulturní, přírodní a užitné hodnoty. Bránit upadání venkovské krajiny jako důsledku nedostatku lidských zásahů.“

Jak bylo uvedeno především v částech III. B. a III. D tohoto textu, návrh AZÚR na tyto cíle rezignuje. Ačkoliv má pořizovatel k dispozici podrobné informace o vlivech záměru, který má být v koridoru S5_D01C umístěn, tyto informace ignoruje a vylučuje konkurenční variantu S5_D01R v trase E2. Podateli je zřejmé, že je nutné od sebe oddělovat konkrétní záměr, který bude dále posuzován, a koridor v návrhu změny AZÚR.

Přesto jsou podrobné odborné posudky využitelné mimo jiné proto, že detailně popisují stav dotčené lokality, podobu životního prostředí a krajinného rázu, současné hodnoty hluku a emisí, stav ovzduší a další ukazatele v lokalitě, ve které má být koridor umístěn. Při samotném finálním vymezení umístění koridoru je tak nutné z těchto informací vyjít a posoudit, zda je vhodné a účelné koridor umístit právě v tomto území.

IV. Závěr

Podatel z výše uvedených důvodů žádá, aby koridor S5_D01R a plocha D18R zůstaly v Zásadách územního rozvoje Libereckého kraje zachovány i po jejich aktualizaci č. 2. Obě varianty vedení silnice I/35 Turnov – Úlibice, tedy varianta E1 (koridor S5_D01C) a varianta E2 (koridor S5_D01R) by měly být v Zásadách územního rozvoje Libereckého kraje vymezeny shodným způsobem s ohledem na to, že se jedná o rovnocenné varianty.

V opačném případě by došlo k nezákonnému vypuštění koridoru S5_D01R a plochy D18R, což ve výsledku může znamenat vydání aktualizace Zásad územního rozvoje Libereckého kraje v rozporu se zákonem.

V Praze dne 24. 4. 2023

Ing. Karel Havlíček,
člen rady

Platforma za kvalitní dopravní infrastrukturu, z. s.
Klimentská 1208/12, 110 00 Praha 1 – Nové Město
IČ: 06378684
ID datové schránky: **jx24sqv**
www.rozumnadoprava.cz



KULBP0160S9P

Krajský úřad Libereckého kraje
Odbor územního plánování
a stavebního řádu
U Jezu 642/2a, 461 80 Liberec 2

Doporučeně



K č. j.: OÚPSŘ 69/2023-OÚP KULK 17531/2023-OÚP

Podatel: 

Věc: **Připomínky k návrhu aktualizace č. 2 Zásad územního rozvoje Libereckého kraje**

I. Úvod

Krajský úřad Libereckého kraje, Odbor územního plánování a stavebního řádu, doručil prostřednictvím veřejné vyhlášky ze dne 6. 3. 2023, č. j. OÚPSŘ 69/2023-OÚP KULK 17531/2023-OÚP, návrh aktualizace č. 2 Zásad územního rozvoje Libereckého kraje („návrh AZÚR“) a informoval o možnosti podat připomínky k návrhu AZÚR.

B) Podatel vlastní pozemky parc. č.  v k. ú.  („pozemky“). Na pozemcích se nachází rodinný dům podatele / Pozemky podatele jsou využity pro trvalé bydlení, pěstování ovoce, zeleniny, včelí úly, zemědělské plodiny.

Návrh AZÚR má mimo jiné definitivně zakotvit vymezení plochy pro dopravní koridor silnice I/35 Turnov – Úlibice. Dlouhodobě byly přitom uvažovány 2 varianty vedení této komunikace přes území města Rovensko pod Troskami. Jedná se o variantu severovýchodního obchvatu vedenou v intravilánu města v délce cca 1,5 km, která prochází zastavitelné území města („varianta E1“). Druhou variantou vedení této komunikace je trasa jihozápadního obchvatu („varianta E2“). Návrh AZÚR označuje variantu E1 jako koridor S5_D01C, případně jako silnice I. třídy I/35. Variantu E2 pak platné ZÚR označují jako plochu územní rezervy S5_D01R. Podle návrhu AZÚR by mělo dojít k vypuštění územní rezervy pro koridor S5_D01R. Návrh AZÚR tímto preferuje a finálně zakotvuje umístění varianty E1 v území.

Podatel se dlouhodobě zajímá o způsob vedení silnice I/35 Turnov – Úlibice a tomuto tématu se také věnuje. Klíčové je podle podatele nalezení nejvhodnějšího řešení této komunikace pro život místních obyvatel a také pro životní prostředí.

Podatel proto k návrhu AZÚR v zákonné lhůtě podle ustanovení § 39 odst. 2 zákona č. 183/2006 Sb., o územním plánování a stavebním řádu (stavební zákon), ve znění pozdějších předpisů („stavební zákon“), podává níže uvedené připomínky.

II. Připomínky podatele

A. Připomínka týkající se plochy S5_D01R

Připomínka se týká návrhu řešení obsaženého v textové i grafické části návrhu AZÚR, a to konkrétně územní rezervy pro koridor S5_D01R. Jedná se o koridor silnice I/35 Turnov – Úlibice ve variantě E2. Podatel nesouhlasí se záměrem vyjmout tento koridor z plochy územní rezervy a fakticky tak tuto variantu vedení silnice I/35 opustit.

B. Připomínka týkající se plochy D18R

Připomínka se týká návrhu řešení obsaženého v textové i grafické části návrhu AZÚR, a to konkrétně územní rezervy pro plochu D18R. Jedná se o napojení nové silnice I/35 na Semilsko novou krajskou silnicí. Územní rezerva D18R byla vymezena výhradně pro případ realizace územní rezervy S5_D01R. Podatel nesouhlasí se záměrem vyjmout tento koridor z plochy územní rezervy a fakticky tak tuto variantu vedení silnice I/35 opustit.



Výkres ploch a koridorů grafické části platných ZÚR

III. Odůvodnění připomínek

Podatel v této části textu odůvodňuje své připomínky. Podatel přitom identifikuje jednotlivé nedostatky návrhu AZÚR, které pak blíže rozvádí. Podatel dále uvádí, že v rámci připomínek bude zmiňovat výhradně koridor S5_D01R. Veškeré skutečnosti uvedené k tomuto koridoru se však vztahují rovněž k ploše D18R, která sdílí osud koridoru S5_D01R.

A. Obecná připomínka týkající se návrhu AZÚR jako celku

Připomínka se v obecné rovině týká řešení dopravních koridorů silnice I/35 Turnov – Úlibice v návrhu AZÚR. Podatel v této souvislosti namítá, že návrh AZÚR jako celek není v souladu

s cíli a úkoly územního plánování, které jsou vymezeny v ustanovení § 18 a násl. stavebního zákona.

Podle § 18 odst. 1 stavebního zákona je cílem územního plánování vytvářet předpoklady pro výstavbu a **pro udržitelný rozvoj území**, spočívající ve **vyváženém vztahu podmínek** pro příznivé životní prostředí, pro hospodářský rozvoj a pro soudržnost společenství obyvatel území a který uspokojuje potřeby současné generace, aniž by ohrožoval podmínky života generací budoucích. Vzhledem k tomu, že realizací zamýšlené varianty koridoru S5_D01C by došlo k výraznému zhoršení hluku a kvality ovzduší, tedy i životních podmínek obyvatel obce Rovensko pod Troskami, není podle podatele tato část návrhu AZÚR v souladu s cíli územního plánování. V této souvislosti lze poukázat také na rozsudek Krajského soudu v Praze ze dne 26. 2. 2013, č. j. 50 A 24/2012 - 64, v němž soud Středočeskému kraji ve vztahu k záměru tzv. Vestecké spojky vytkl, že „*v důsledku takto neúplně zjištěného skutkového stavu nemůže soud ani posoudit otázku, zda při rozhodování o zakotvení záměru Vestecké spojky do Zásad územního rozvoje SK, neupřednostnil odpůrce neodůvodněně a svévolně pouze jeden z pilířů územního plánování vymezených v § 18 odst. 1 stavebního zákona, tj. např. hospodářský rozvoj na úkor příznivého životního prostředí a soudržnosti obyvatel daného území [...].*“

Návrh AZÚR tak **nevytváří předpoklady** pro výstavbu a **pro udržitelný rozvoj území**, spočívající ve **vyváženém vztahu podmínek** pro příznivé životní prostředí, pro hospodářský rozvoj a pro soudržnost společenství obyvatel území.

Návrh AZÚR podle podatele nechrání a nerozvíjí přírodní, kulturní a civilizační hodnoty území, ani nechrání krajinu jako podstatnou složku prostředí života obyvatel a základ jejich totožnosti. Návrh AZÚR dále rezignuje na povinnost *prověřovat a posuzovat potřebu změn v území, veřejný zájem na jejich provedení, jejich přínosy, problémy, rizika s ohledem například na veřejné zdraví, životní prostředí, geologickou stavbu území, vliv na veřejnou infrastrukturu a na její hospodárné využívání.*

Z výše uvedených důvodů považuje podatel návrh AZÚR jako **nezákonný právě s ohledem na porušení ustanovení § 18 a § 19 stavebního zákona a z nich vyplývající povinnosti pořizovatele, kterým nebylo dostáno.**

B. Nevhodnost zvoleného řešení vedení silnice I/35 Turnov – Úlibice

Podatel uvádí, že varianta E1 (koridor S5_D01C), kterou návrh AZÚR zakotvuje jako jedinou realizovatelnou, by přinesla značné negativní dopady na území města Rovensko pod Troskami. Trasa varianty E1 je v první řadě **vedena v intravilánu města**. Trasa prochází jediným rozvojovým územím, které navazuje na stávající zástavbu a odděluje od města sídelní a rekreační část Liščí Kotce. Preferencí koridoru S5_D01C tedy město **přichází o jediné existující území pro svůj další rozvoj**. Přimo v navrhované trase koridoru S5_D01C se přitom nachází obecní koupaliště využívané občany města.

Stávající zástavba Liščích Kotců se nachází na jihozápadním svahu ve vzdálenosti zhruba 200 m na východ od navrhované trasy koridoru S5_D01C. Obdobná je situace v případě vyhledávané rekreační oblasti Palda. Zakotvením koridoru S5_D01C a následnou realizací komunikace tyto lokality zcela **ztratí svoji atraktivitu**. Vedle silničního mostu, se kterým záměr silnice I/35 ve variantě E1 počítá, se pak má nacházet stávající rozsáhlý rekreační kemp Český Ráj. Koridor S5_D01C dále vede **přes nově vybudovaný zdroj pitné vody** v okolí Václaví.

Povrchové vedení koridoru S5_D01C dále povede k omezení honitby a zejména pak omezení volného pohybu živočichů a prostupnosti území.

Preference koridoru S5_D01C namísto varianty E2 dále přinese **negativní vliv na ovzduší**, který souvisí nejen s přivedením komunikace blíže městu, ale také s polohou města a krajinou konfigurací. Rovensko je ze západu, jihu a severu sevřeno třemi kopci v údolí Lužicko-Boskovického zlomu (Rovenský zlom). Varianta E1 město uzavře také ze čtvrté východní strany. V důsledku toho vznikne obtížně větratelná oblast, ve které se zároveň budou hromadit zvýšené emise z dopravy vyvolané trasou komunikace ve variantě koridoru S5_D01C.

Negativní vliv na životní prostředí bude mít také **nová hluková zátěž** vyvolaná vedením koridoru S5_D01C přes mostní estakády. S ohledem na konfiguraci terénu a sevření města v údolí je přítom hluková situace neřešitelná. Koridor S5_D01C tedy přivede do města hluk a smog, který negativně ovlivní 1.200 obyvatel města.

Varianta E1 (koridor S5_D01C) vedená po mostní konstrukci by měla devastující vliv na životní prostředí a na **krajinný ráz Českého ráje** a jeho bezprostředního okolí. Tato varianta je o zhruba 1 km delší než varianta E2 a do převážně rovinaté krajiny zasahuje **betonovou konstrukci**, která je v dané lokalitě naprosto nevhodná a pohledově nenávratně zničí malebnost dotčeného území.

Liberecký kraj přitom tuto variantu v návrhu AZÚR zakotvuje jako **jedinou možnou**, a naopak přistupuje k vypuštění alternativní varianty E2 (koridor S5_D01R). Varianta E2 je přitom vedena v tunelu a je tedy pro životní prostředí i občany města **šetřejší**. Vedení variantou E2 by přitom **eliminovalo negativní dopady** povrchového vedení v koridoru E1. Kromě zachování krajinného rázu by toto řešení vedlo také k ochraně obyvatel a životního prostředí před hlukem, emisemi a smogem. Podatel zároveň uvádí, že koridor S5_D01R by zajistil kvalitní obsluhu města i napojení přeložky silnice II/283 na Semily přes MÚK Tatobity. Zároveň by tento koridor byl **kratší a zhruba o 0,5 mld. Kč levnější**.

Pro vymezení varianty E1 (koridor S5_D01C) a současné vypuštění varianty E2 (koridory S5_D01R a D18R) tak **neexistují racionální důvody**. Návrh AZÚR neřeší území města Rovensko pod Troskami a dotčený region smysluplně a popsané vymezení koridorů může vést k narušení ekologicky cenného území i prostoru pro život obyvatel a budoucích generací.

C. Absence posouzení bezpečnosti

Konečné vymezení koridoru S5_D01C v návrhu AZÚR, ke kterému došlo zrušením jakýchkoliv variant vedení silnice I/35, bylo provedeno v rozporu se směnicí Evropského parlamentu a Rady 2008/96/ES o řízení bezpečnosti silniční infrastruktury ze dne 19. 11. 2008 („**směrnice o řízení bezpečnosti**“). Dle směrnice o řízení bezpečnosti existuje povinnost provést posouzení bezpečnosti nově připravovaných komunikací, tedy prvotní hodnocení dopadů záměru dle čl. 3 směrnice o řízení bezpečnosti.

Hodnocení dopadů se dle čl. 3 odst. 2 směrnice o řízení bezpečnosti provede ve fázi **počátečního plánování před schválením projektu infrastruktury**. Jedná se tedy zejména o územní plánování, kdy se vymezují koridory nových komunikací a jejich napojení na stávající silniční síť.

Podle Přílohy č. I. směrnice o řízení bezpečnosti je nutné dodržovat konkrétní kritéria hodnocení dopadů. Mezi ty patří například současná situace a možný vývoj v případě nečinnosti, analýza dopadu alternativ, srovnání alternativ včetně analýzy poměru nákladů a přínosů a předložení možných řešení, přičemž je třeba zohlednit volbu trasy a povahu dopravy, možné dopady na stávající síť (např. výjezdy, křižovatky, úroňová křížení), intenzitu dopravy, kategorizaci dopravního provozu podle typu a dostatečné množství bezpečných parkovišť. Dále je nutné v rámci hodnocení dopadů na bezpečnost silničního provozu vysvětlit jednotlivé aspekty bezpečnosti silničního provozu, které přispívají k volbě navrhovaného řešení (srov. čl. 3 odst. 3 směrnice o řízení bezpečnosti). Hodnocení by mělo dále obsahovat všechny příslušné informace nezbytné pro analýzu poměru nákladů a přínosů u různých hodnocených možností. Takovéto hodnocení přitom **nebylo v procesu přípravy návrhu AZÚR provedeno.**

Z charakteru hodnocení dopadů a posuzovaných kritérií je zřejmé, že k prvotnímu hodnocení dopadů záměru musí dojít v procesu přípravy zásad územního rozvoje. Dle rozsudku Nejvyššího správního soudu č. j. 6 Ao 1/2011 – 74 ze dne 20. 4. 2011 „*k námítce navrhovatelů, že zamýšlená výstavba rychlostní silnice R 43 je nezákonná rovněž s ohledem na skutečnost, že vedení trasy této komunikace jako součásti transevropské dopravní sítě TEN-T skrze obytnou zástavbu města Brna jakožto „hlavního sídelního útvaru“ není v souladu s citovanými podmínkami legislativy EU (Rozhodnutí Evropského Parlamentu a Rady č. 1692/96/ES, o hlavních směrech Společenství pro rozvoj transevropské dopravní sítě, v platném znění), reflektovanými rovněž v platném znění Politiky, Nejvyšší správní soud konstatuje, že vzhledem k výše uvedenému závěru zdejšího soudu je ve vztahu k územnímu plánu městyse bezpředmětné se touto otázkou zabývat. Nejvyšší správní soud se domnívá, že posouzení souladu trasování silnice R 43 s Politikou a s cit. rozhodnutím Evropského parlamentu a Rady by mělo spíše náležet k procesu přijímání zásad územního rozvoje, jež mohou trasu silnice jako jediné vymezit.“*

Pořizování zásad územního rozvoje je tak jediným místem, kde se stanovují zásadní parametry nové regionální komunikace jako jsou její koridor, způsob napojení křižovatek, jejich trasy a vzdálenosti. Schválením zásad územního rozvoje jsou tyto parametry plánování dopravní infrastruktury závazné také pro navazující územní plány (srov. ustanovení § 55 odst. 3 věta třetí stavebního zákona).

Řešení koridoru v návrhu AZÚR tedy neprošlo hodnocením dopadů dle čl. 3 odst. 2 směrnice o řízení bezpečnosti. V rámci přípravy návrhu AZÚR nebyly posouzeny aspekty bezpečnosti silničního provozu, které přispívají k volbě navrhovaného řešení, jak ukládá citovaná směrnice. Návrh AZÚR je tedy v tomto ohledu v rozporu se směrnicí o řízení bezpečnosti. Podle podatele je přitom hodnocením dopadů nepominutelným podkladem pro přípravu návrhu AZÚR.

D. Absence posouzení vlivů návrhu AZÚR na životní prostředí

Dle odůvodnění návrhu AZÚR „*na základě stanovisek orgánů ochrany přírody (viz kapitola D) a stanoviska MŽP se k Aktualizaci č. 2 ZÚR LK nebude zpracovávat Vyhodnocení vlivů Aktualizace č. 2 ZÚR LK na udržitelný rozvoj území.“*

Pořizovatel tedy uvádí, že **nepředpokládá**, že by návrh AZÚR mohl mít významný vliv na životní prostředí či na evropsky významné lokality. Toto tvrzení však **nemůže obstat**

v okamžiku, kdy návrh AZÚR závazně vymezuje finální koridor pro silnici I/35 Turnov – Úlibice ve variantě E1 tím, že vypouští jedinou možnou alternativu. Jak bylo uvedeno výše, tato varianta předpokládá umístění komunikace na mostních konstrukcích, v blízkosti města Rovensko. Zároveň se jedná o zásadní komunikaci, která prochází volnou krajinou a nachází se v blízkosti chráněné krajinné oblasti Český ráj.

Dle závěru Ministerstva životního prostředí vyjádřeném ve svém stanovisku ze dne 8. 3. 2022 č. j. MZP/2022/710/488 „*po prostudování obdržených podkladů, s přihlédnutím ke kritériím přílohy č. 8 k zákonu o posuzování vlivů na životní prostředí, zejména k předmětu změny koncepce a jejímu rozsahu, dospělo MŽP k závěru, že navrhovaný obsah Aktualizace č. 2 ZÚR LK není nutné posuzovat z hlediska vlivů na životní prostředí a veřejné zdraví.*“

Ministerstvo přitom mělo k dispozici dokumentaci k záměru vedení silnice I/35 Turnov – Úlibice na úrovni EIA, ke které vydalo dne 4. 8. 2021 své stanovisko č.j. MZP/2021/710/2922. Z dokumentace tohoto záměru přitom vyplývá, že koridor S5_D01C může mít negativní vliv na životní prostředí a lidské zdraví, případně může narušit přírodní hodnoty.

Podle dokumentu s názvem „*Posouzení vlivu expozice hluku na veřejné zdraví*“ zpracovaného Ing. Danou Potužníkovou, Ph.D., Národní referenční laboratoř pro komunální hluk při Zdravotním ústavu se sídlem v Ostravě, v dubnu 2019, „*vzhledem k vypočteným hodnotám určujících ukazatelů hluku je možné očekávat negativní účinky hluku především v oblasti subjektivního obtěžování, rušení spánku a kardiovaskulárních onemocnění (infarkt myokardu a ischemická choroba srdeční).*“

Podatel dále odkazuje na dokument s názvem „*Vlivy na krajinu*“ zpracovaný RNDr. Jiřím Veselým v červnu 2020. Ten mimo jiné konstatuje, že „*ve druhém problémovém úseku se varianty liší. U varianty E1 se jedná o celý severovýchodní obchvat Rovenska pod Troskami (cca km 11,5-16,0). Jde o technicky velmi náročnou část, která obsahuje čtyři velké mostní objekty, pohledově exponované z blízkého okolí, a jednu MÚK. U varianty E2 je to rovněž prostor na obchvatu Rovenska pod Troskami, ale na jeho jihozápadní straně (cca km 13,0-15,0). Trasa zde odděluje Rovensko od Boreckých skal a obsahuje jednu MÚK a jeden velký most. Oba tyto objekty jsou velmi dobře viditelné z krajinné dominanty hradu Trosky. O tom, nakolik se potenciální rizika negativního vlivu na krajinu stanou skutečností, výrazně rozhoduje architektonické a technické řešení mostních objektů a začlenění vlastní trasy do krajiny pomocí vegetačních úprav. Pro zhodnocení v rámci dokumentace EIA je třeba mít k dispozici konkrétní architektonické návrhy ve variantním provedení.*“

Je tedy zřejmé, že návrh AZÚR vymezuje koridor pro vedení silnice I/35 Turnov – Úlibice, u kterého se předpokládá vliv na životní prostředí a lidské zdraví. V tomto ohledu by tak bylo zcela logické zpracování vyhodnocení předpokládaných vlivů návrhu AZÚR na udržitelný rozvoj území. Absence tohoto posouzení je tak závažným nedostatkem návrhu AZÚR. Pokud by tedy došlo k vydání AZÚR bez vyhodnocení vlivů, byl by tento postup nezákonný.

E. Nesoulad s Politikou územního rozvoje ČR

Návrh AZÚR je dále v rozporu s Politikou územního rozvoje České republiky („PÚR“). Priorita č. 20 PÚR uvádí, že „*rozvojové záměry, které mohou významně ovlivnit charakter krajiny, umísťovat do co nejméně konfliktních lokalit a následně podporovat 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.“

Podle odstavce č. 14 PÚR je „ve veřejném zájmu chránit a rozvíjet přírodní, civilizační a kulturní hodnoty území, včetně urbanistického, architektonického a archeologického dědictví. Zachovat ráz jedinečné urbanistické struktury území, struktury osídlení a jedinečné kulturní krajiny, které jsou výrazem identity území, jeho historie a tradice. Tato území mají značnou hodnotu, např. i jako turistické atraktivity. Jejich ochrana by měla být provázána s potřebami ekonomického a sociálního rozvoje v souladu s principy udržitelného rozvoje. V některých případech je nutná cílená ochrana míst zvláštního zájmu, v jiných případech je třeba chránit, respektive obnovit celé krajinné celky. Krajina je živým v čase proměnným celkem, který vyžaduje tvůrčí, avšak citlivý přístup k vyváženému všestrannému rozvoji tak, aby byly zachovány její stěžejní kulturní, přírodní a užitné hodnoty. Bránit upadání venkovské krajiny jako důsledku nedostatku lidských zásahů.“

Jak bylo uvedeno především v částech III. B. a III. D tohoto textu, návrh AZÚR na tyto cíle rezignuje. Ačkoliv má pořizovatel k dispozici podrobné informace o vlivech záměru, který má být v koridoru S5_D01C umístěn, tyto informace ignoruje a vylučuje konkurenční variantu S5_D01R v trase E2. Podatel je zřejmé, že je nutné od sebe oddělovat konkrétní záměr, který bude dále posuzován, a koridor v návrhu změny AZÚR.

Přesto jsou podrobné odborné posudky využitelné mimo jiné proto, že detailně popisují stav dotčené lokality, podobu životního prostředí a krajinného rázu, současné hodnoty hluku a emisí, stav ovzduší a další ukazatele v lokalitě, ve které má být koridor umístěn. Při samotném finálním vymezení umístění koridoru je tak nutné z těchto informací vyjít a posoudit, zda je vhodné a účelné koridor umístit právě v tomto území.

F. Zásah do vlastnického práva

Vymezení koridoru S5_D01C v blízkosti pozemku podatele povede ve svém důsledku k nárůstu negativního vlivu na ovzduší, navýšení hluku a emisí. Navýšením dopravy bude podatel dále omezen ve využití svého pozemku.

Vypuštění koridoru S5_D01R a tedy faktické konečné vymezení koridoru S5_D01C by zasáhlo dosavadní způsob využití pozemku podatele, čímž došlo k zásahu do jeho vlastnického práva.

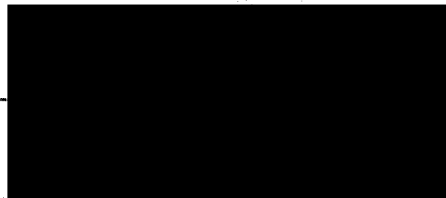
IV. Závěr

Podatel z výše uvedených důvodů žádá, aby koridor S5_D01R a plocha D18R zůstaly v Zásadách územního rozvoje Libereckého kraje zachovány i po jejich aktualizaci č. 2. Obě varianty vedení silnice I/35 Turnov – Úlibice, tedy varianta E1 (koridor S5_D01C) a varianta E2 (koridor S5_D01R) by měly být v Zásadách územního rozvoje Libereckého kraje vymezeny shodným způsobem s ohledem na to, že se jedná o rovnocenné varianty.

65

V opačném případě by došlo k nezákonnému vypuštění koridoru S5_D01R a plochy D18R, což ve výsledku může znamenat vydání aktualizace Zásad územního rozvoje Libereckého kraje v rozporu se zákonem.

V Praze dne 20. 4. 2023





KULBP01600M0

Krajský úřad Libereckého kraje

Odbor územního plánování
a stavebního řádu

U Jezu 642/2a, 461 80 Liberec 2

Doporučeně

K č. j.: OÚPSŘ 69/2023-OÚP KULK 17531/2023-OÚP

Podatel: Manžele [REDACTED]
[REDACTED]

Věc: **Připomínky k návrhu aktualizace č. 2 Zásad územního rozvoje Libereckého kraje**

I. Úvod

Krajský úřad Libereckého kraje, Odbor územního plánování a stavebního řádu, doručil prostřednictvím veřejné vyhlášky ze dne 6. 3. 2023, č. j. OÚPSŘ 69/2023-OÚP KULK 17531/2023-OÚP, návrh aktualizace č. 2 Zásad územního rozvoje Libereckého kraje („návrh AZÚR“) a informoval o možnosti podat připomínky k návrhu AZÚR.

Podatel vlastní pozemek parc. č. [REDACTED]. Na pozemku se nachází rodinný dům podatele. Pozemek podatele je využit pro bydlení.

Návrh AZÚR má mimo jiné definitivně zakotvit vymezení plochy pro dopravní koridor silnice I/35 Turnov – Úlibice. Dlouhodobě byly přitom uvažovány 2 varianty vedení této komunikace přes území města Rovensko pod Troskami. Jedná se o variantu severovýchodního obchvatu vedenou v intravilánu města v délce cca 1,5 km, která prochází zastavitelné území města („**varianta E1**“). Druhou variantou vedení této komunikace je trasa jihozápadního obchvatu („**varianta E2**“). Návrh AZÚR označuje variantu E1 jako koridor S5_D01C, případně jako silnice I. třídy I/35. Variantu E2 pak platné ZÚR označují jako plochu územní rezervy S5_D01R. Podle návrhu AZÚR by mělo dojít k vypuštění územní rezervy pro koridor S5_D01R. Návrh AZÚR tímto **preferuje a finálně zakotvuje umístění varianty E1 v území.**

Podatel se dlouhodobě zajímá o způsob vedení silnice I/35 Turnov – Úlibice a tomuto tématu se také věnuje. Klíčové je podle podatele nalezení nejvhodnějšího řešení této komunikace pro život místních obyvatel a také pro životní prostředí.

Podatel proto k návrhu AZÚR v zákonné lhůtě podle ustanovení § 39 odst. 2 zákona č. 183/2006 Sb., o územním plánování a stavebním řádu (stavební zákon), ve znění pozdějších předpisů („**stavební zákon**“), podává níže uvedené **připomínky.**

II. Připomínky podatele

A. Připomínka týkající se plochy S5_D01R

Připomínka se týká návrhu řešení obsaženého v textové i grafické části návrhu AZÚR, a to konkrétně územní rezervy pro koridor S5_D01R. Jedná se o koridor silnice I/35 Turnov – Úlibice ve variantě E2. **Podatel nesouhlasí se záměrem vyjmout tento koridor z plochy územní rezervy a fakticky tak tuto variantu vedení silnice I/35 opustit.**

B. Připomínka týkající se plochy D18R

Připomínka se týká návrhu řešení obsaženého v textové i grafické části návrhu AZÚR, a to konkrétně územní rezervy pro plochu D18R. Jedná se o napojení nové silnice I/35 na Semilsko novou krajskou silnicí. Územní rezerva D18R byla vymezena výhradně pro případ realizace územní rezervy S5_D01R. **Podatel nesouhlasí se záměrem vyjmout tento koridor z plochy územní rezervy a fakticky tak tuto variantu vedení silnice I/35 opustit.**



Výkres ploch a koridorů grafické části platných ZÚR

III. Odůvodnění připomínek

Podatel v této části textu odůvodňuje své připomínky. Podatel přitom identifikuje jednotlivé nedostatky návrhu AZÚR, které pak blíže rozvádí. Podatel dále uvádí, že v rámci připomínek bude zmiňovat výhradně koridor S5_D01R. Veškeré skutečnosti uvedené k tomuto koridoru se však vztahují rovněž k ploše D18R, která sdílí osud koridoru S5_D01R.

A. Obecná připomínka týkající se návrhu AZÚR jako celku

Připomínka se v obecné rovině týká řešení dopravních koridorů silnice I/35 Turnov – Úlibice v návrhu AZÚR. Podatel v této souvislosti namítá, že návrh AZÚR jako celek **není v souladu**

s cíli a úkoly územního plánování, které jsou vymezeny v ustanovení § 18 a násl. stavebního zákona.

Podle § 18 odst. 1 stavebního zákona je cílem územního plánování vytvářet předpoklady pro výstavbu a **pro udržitelný rozvoj území**, spočívající ve **vyváženém vztahu podmínek** pro příznivé životní prostředí, pro hospodářský rozvoj a pro soudržnost společenství obyvatel území a který uspokojuje potřeby současné generace, aniž by ohrožoval podmínky života generací budoucích. Vzhledem k tomu, že realizací zamýšlené varianty koridoru S5_D01C by došlo k výraznému zhoršení hluku a kvality ovzduší, tedy i životních podmínek obyvatel obce Rovensko pod Troskami, není podle podatele tato část návrhu AZÚR v souladu s cíli územního plánování. V této souvislosti lze poukázat také na rozsudek Krajského soudu v Praze ze dne 26. 2. 2013, č. j. 50 A 24/2012 - 64, v němž soud Středočeskému kraji ve vztahu k záměru tzv. Vestecké spojky vytkl, že „*v důsledku takto neúplně zjištěného skutkového stavu nemůže soud ani posoudit otázku, zda při rozhodování o zakotvení záměru Vestecké spojky do Zásad územního rozvoje SK, neupřednostnil odpůrce neodůvodněně a svévolně pouze jeden z pilířů územního plánování vymezených v § 18 odst. 1 stavebního zákona, tj. např. hospodářský rozvoj na úkor příznivého životního prostředí a soudržnosti obyvatel daného území [...].*“

Návrh AZÚR tak **nevytváří předpoklady** pro výstavbu a **pro udržitelný rozvoj území**, spočívající ve **vyváženém vztahu podmínek pro příznivé životní prostředí**, pro hospodářský rozvoj a pro soudržnost společenství obyvatel území.

Návrh AZÚR podle podatele nechrání a nerozvíjí přírodní, kulturní a civilizační hodnoty území, ani nechrání krajinu jako podstatnou složku prostředí života obyvatel a základ jejich totožnosti. Návrh AZÚR dále rezignuje na povinnost *prověřovat a posuzovat potřebu změn v území, veřejný zájem na jejich provedení, jejich přínosy, problémy, rizika s ohledem například na veřejné zdraví, životní prostředí, geologickou stavbu území, vliv na veřejnou infrastrukturu a na její hospodárné využívání.*

Z výše uvedených důvodů považuje podatel návrh AZÚR jako nezákonný právě s ohledem na porušení ustanovení § 18 a § 19 stavebního zákona a z nich vyplývající povinnosti pořizovatele, kterým nebylo dostáno.

B. Nevhodnost zvoleného řešení vedení silnice I/35 Turnov – Úlibice

Podatel uvádí, že varianta E1 (koridor S5_D01C), kterou návrh AZÚR zakotvuje jako jedinou realizovatelnou, by přinesla značné negativní dopady na území města Rovensko pod Troskami. Trasa varianty E1 je v první řadě **vedena v intravilánu města**. Trasa prochází jediným rozvojovým územím, které navazuje na stávající zástavbu a odděluje od města sídelní a rekreační část Liščí Kotce. Preferencí koridoru S5_D01C tedy město **přichází o jediné existující území pro svůj další rozvoj**. Přimo v navrhované trase koridoru S5_D01C se přitom nachází obecní koupaliště využívané občany města.

Stávající zástavba Liščích Kotců se nachází na jihozápadním svahu ve vzdálenosti zhruba 200 m na východ od navrhované trasy koridoru S5_D01C. Obdobná je situace v případě vyhledávané rekreační oblasti Palda. Zakotvením koridoru S5_D01C a následnou realizací komunikace tyto lokality zcela **ztratí svoji atraktivitu**. Vedle silničního mostu, se kterým záměr silnice I/35 ve variantě E1 počítá, se pak má nacházet stávající rozsáhlý rekreační kemp Český Ráj. Koridor S5_D01C dále vede **přes nově vybudovaný zdroj pitné vody** v okolí Václaví.

Povrchové vedení koridoru S5_D01C dále povede k omezení honitby a zejména pak omezení volného pohybu živočichů a prostupnosti území.

Preference koridoru S5_D01C namísto varianty E2 dále přinese **negativní vliv na ovzduší**, který souvisí nejen s přivedením komunikace blíže městu, ale také s polohou města a krajinou konfigurací. Rovensko je ze západu, jihu a severu sevřeno třemi kopci v údolí Lužicko-Boskovického zlomu (Rovenský zlom). Varianta E1 město uzavře také ze čtvrté východní strany. V důsledku toho vznikne obtížně větratelná oblast, ve které se zároveň budou hromadit zvýšené emise z dopravy vyvolané trasou komunikace ve variantě koridoru S5_D01C.

Negativní vliv na životní prostředí bude mít také **nová hluková zátěž** vyvolaná vedením koridoru S5_D01C přes mostní estakády. S ohledem na konfiguraci terénu a sevření města v údolí je přítom hluková situace neřešitelná. Koridor S5_D01C tedy přivede do města hluk a smog, který negativně ovlivní 1.200 obyvatel města.

Varianta E1 (koridor S5_D01C) vedená po mostní konstrukci by měla devastující vliv na životní prostředí a na **krajinný ráz Českého ráje** a jeho bezprostředního okolí. Tato varianta je o zhruba 1 km delší než varianta E2 a do převážně rovinaté krajiny zasahuje **betonovou konstrukci**, která je v dané lokalitě naprosto nevhodná a pohledově nenávratně zničí malebnost dotčeného území.

Liberecký kraj přitom tuto variantu v návrhu AZÚR zakotvuje jako jedinou možnou, a naopak přistupuje k vypuštění alternativní varianty E2 (koridor S5_D01R). Varianta E2 je přitom vedena v tunelu a je tedy pro životní prostředí i občany města **šetrnější**. Vedení variantou E2 by přitom **eliminovalo negativní dopady** povrchového vedení v koridoru E1. Kromě zachování krajinného rázu by toto řešení vedlo také k ochraně obyvatel a životního prostředí před hlukem, emisemi a smogem. Podatel zároveň uvádí, že koridor S5_D01R by zajistil kvalitní obsluhu města i napojení přeložky silnice II/283 na Semily přes MÚK Tatobity. Zároveň by tento koridor byl **kratší a zhruba o 0,5 mld. Kč levnější**.

Pro vymezení varianty E1 (koridor S5_D01C) a současné vypuštění varianty E2 (koridory S5_D01R a D18R) tak **neexistují racionální důvody**. Návrh AZÚR neřeší území města Rovensko pod Troskami a dotčený region smysluplně a popsané vymezení koridorů může vést k narušení ekologicky cenného území i prostoru pro život obyvatel a budoucích generací.

C. Absence posouzení bezpečnosti

Konečné vymezení koridoru S5_D01C v návrhu AZÚR, ke kterému došlo zrušením jakýchkoliv variant vedení silnice I/35, bylo provedeno v rozporu se směrnicí Evropského parlamentu a Rady 2008/96/ES o řízení bezpečnosti silniční infrastruktury ze dne 19. 11. 2008 („**směrnice o řízení bezpečnosti**“). Dle směrnice o řízení bezpečnosti existuje povinnost provést posouzení bezpečnosti nově připravovaných komunikací, tedy prvotní hodnocení dopadů záměru dle čl. 3 směrnice o řízení bezpečnosti.

Hodnocení dopadů se dle čl. 3 odst. 2 směrnice o řízení bezpečnosti provede ve fázi **počátečního plánování před schválením projektu infrastruktury**. Jedná se tedy zejména o územní plánování, kdy se vymezují koridory nových komunikací a jejich napojení na stávající silniční síť.

Podle Přílohy č. I. směrnice o řízení bezpečnosti je nutné dodržovat konkrétní kritéria hodnocení dopadů. Mezi ty patří například současná situace a možný vývoj v případě nečinnosti, analýza dopadu alternativ, srovnání alternativ včetně analýzy poměru nákladů a přínosů a předložení možných řešení, přičemž je třeba zohlednit volbu trasy a povahu dopravy, možné dopady na stávající síť (např. výjezdy, křižovatky, úroňová křížení), intenzitu dopravy, kategorizaci dopravního provozu podle typu a dostatečné množství bezpečných parkovišť. Dále je nutné v rámci hodnocení dopadů na bezpečnost silničního provozu vysvětlit jednotlivé aspekty bezpečnosti silničního provozu, které přispívají k volbě navrhovaného řešení (srov. čl. 3 odst. 3 směrnice o řízení bezpečnosti). Hodnocení by mělo dále obsahovat všechny příslušné informace nezbytné pro analýzu poměru nákladů a přínosů u různých hodnocených možnostech. Takovéto hodnocení přitom **nebylo v procesu přípravy návrhu AZÚR provedeno.**

Z charakteru hodnocení dopadů a posuzovaných kritérií je zřejmé, že k prvotnímu hodnocení dopadů záměru musí dojít v procesu přípravy zásad územního rozvoje. Dle rozsudku Nejvyššího správního soudu č. j. 6 Ao 1/2011 – 74 ze dne 20. 4. 2011 „*k námitce navrhovatelů, že zamýšlená výstavba rychlostní silnice R 43 je nezákonná rovněž s ohledem na skutečnost, že vedení trasy této komunikace jako součásti transevropské dopravní sítě TEN-T skrze obytnou zástavbu města Brna jakožto „hlavního sídelního útvaru“ není v souladu s citovanými podmínkami legislativy EU (Rozhodnutí Evropského Parlamentu a Rady č. 1692/96/ES, o hlavních směrech Společenství pro rozvoj transevropské dopravní sítě, v platném znění), reflektovanými rovněž v platném znění Politiky, Nejvyšší správní soud konstatuje, že vzhledem k výše uvedenému závěru zdejšího soudu je ve vztahu k územnímu plánu městyse bezpředmětné se touto otázkou zabývat. Nejvyšší správní soud se domnívá, že **posouzení souladu trasování silnice R 43 s Politikou a s cit. rozhodnutím Evropského parlamentu a Rady by mělo spíše náležet k procesu přijímání zásad územního rozvoje, jež mohou trasu silnice jako jediné vymezit.**“*

Pořizování zásad územního rozvoje je tak jediným místem, kde se stanovují zásadní parametry nové regionální komunikace jako jsou její koridor, způsob napojení křižovek, jejich trasy a vzdálenosti. Schválením zásad územního rozvoje jsou tyto parametry plánování dopravní infrastruktury závazné také pro navazující územní plány (srov. ustanovení § 55 odst. 3 věta třetí stavebního zákona).

Řešení koridoru v návrhu AZÚR tedy neprošlo hodnocením dopadů dle čl. 3 odst. 2 směrnice o řízení bezpečnosti. V rámci přípravy návrhu AZÚR nebyly posouzeny aspekty bezpečnosti silničního provozu, které přispívají k volbě navrhovaného řešení, jak ukládá citovaná směrnice. Návrh AZÚR je tedy v tomto ohledu v rozporu se směrnicí o řízení bezpečnosti. Podle podatele je přitom hodnocením dopadů nepominutelným podkladem pro přípravu návrhu AZÚR.

D. Absence posouzení vlivů návrhu AZÚR na životní prostředí

Dle odůvodnění návrhu AZÚR „*na základě stanovisek orgánů ochrany přírody (viz kapitola D) a stanoviska MŽP se k Aktualizaci č. 2 ZÚR LK nebude zpracovávat Vyhodnocení vlivů Aktualizace č. 2 ZÚR LK na udržitelný rozvoj území.*“

Požizovatel tedy uvádí, že **nepředpokládá**, že by návrh AZÚR mohl mít významný vliv na životní prostředí či na evropsky významné lokality. Toto tvrzení však **nemůže obstat**

v okamžiku, kdy návrh AZÚR závazně vymezuje finální koridor pro silnici I/35 Turnov – Úlibice ve variantě E1 tím, že vypouští jedinou možnou alternativu. Jak bylo uvedeno výše, tato varianta předpokládá umístění komunikace na mostních konstrukcích, v blízkosti města Rovensko. Zároveň se jedná o zásadní komunikaci, která prochází volnou krajinou a nachází se v blízkosti chráněné krajinné oblasti Český ráj.

Dle závěru Ministerstva životního prostředí vyjádřeném ve svém stanovisku ze dne 8. 3. 2022 č. j. MZP/2022/710/488 „*po prostudování obdržných podkladů, s přihlédnutím ke kritériím přílohy č. 8 k zákonu o posuzování vlivů na životní prostředí, zejména k předmětu změny koncepce a jejímu rozsahu, dospělo MŽP k závěru, že navrhovaný obsah Aktualizace č. 2 ZÚR LK není nutné posuzovat z hlediska vlivů na životní prostředí a veřejné zdraví.*“

Ministerstvo přitom mělo k dispozici dokumentaci k záměru vedení silnice I/35 Turnov – Úlibice na úrovni EIA, ke které vydalo dne 4. 8. 2021 své stanovisko č.j. MZP/2021/710/2922. Z dokumentace tohoto záměru přitom vyplývá, že koridor S5_D01C **může mít negativní vliv na životní prostředí a lidské zdraví, případně může narušit přírodní hodnoty.**

Podle dokumentu s názvem „*Posouzení vlivu expozice hluku na veřejné zdraví*“ zpracovaného Ing. Danou Potužníkovou, Ph.D., Národní referenční laboratoř pro komunální hluk při Zdravotním ústavu se sídlem v Ostravě, v dubnu 2019, „*vzhledem k vypočteným hodnotám určujících ukazatelů hluku je možné očekávat negativní účinky hluku především v oblasti subjektivního obtěžování, rušení spánku a kardiovaskulárních onemocnění (infarkt myokardu a ischemická choroba srdeční).*“

Podatel dále odkazuje na dokument s názvem „*Vlivy na krajinu*“ zpracovaný RNDr. Jiřím Veselým v červnu 2020. Ten mimo jiné konstatuje, že „*ve druhém problémovém úseku se varianty liší. U varianty E1 se jedná o celý severovýchodní obchvat Rovenska pod Troskami (cca km 11,5-16,0). Jde o technicky velmi náročnou část, která obsahuje čtyři velké mostní objekty, pohledově exponované z blízkého okolí, a jednu MÚK. U varianty E2 je to rovněž prostor na obchvatu Rovenska pod Troskami, ale na jeho jihozápadní straně (cca km 13,0-15,0). Trasa zde odděluje Rovensko od Boreckých skal a obsahuje jednu MÚK a jeden velký most. Oba tyto objekty jsou velmi dobře viditelné z krajinné dominanty hradu Trosky. O tom, nakolik se potenciální rizika negativního vlivu na krajinu stanou skutečností, výrazně rozhoduje architektonické a technické řešení mostních objektů a začlenění vlastní trasy do krajiny pomocí vegetačních úprav. Pro zhodnocení v rámci dokumentace EIA je třeba mít k dispozici konkrétní architektonické návrhy ve variantním provedení.*“

Je tedy zřejmé, že návrh AZÚR vymezuje koridor pro vedení silnice I/35 Turnov – Úlibice, u kterého se předpokládá vliv na životní prostředí a lidské zdraví. V tomto ohledu by tak bylo zcela logické zpracování vyhodnocení předpokládaných vlivů návrhu AZÚR na udržitelný rozvoj území. Absence tohoto posouzení je tak závažným nedostatkem návrhu AZÚR. Pokud by tedy došlo k vydání AZÚR bez vyhodnocení vlivů, **byl by tento postup nezákonný.**

E. Nesoulad s Politikou územního rozvoje ČR

Návrh AZÚR je dále v rozporu s Politikou územního rozvoje České republiky („PÚR“). Priorita č. 20 PÚR uvádí, že „*rozvojové záměry, které mohou významně ovlivnit charakter krajiny, umísťovat do co nejméně konfliktních lokalit a následně podporovat 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.“

Podle odstavce č. 14 PÚR je „ve veřejném zájmu chránit a rozvíjet přírodní, civilizační a kulturní hodnoty území, včetně urbanistického, architektonického a archeologického dědictví. **Zachovat ráz jedinečné urbanistické struktury území, struktury osídlení a jedinečné kulturní krajiny, které jsou výrazem identity území, jeho historie a tradice.** Tato území mají značnou hodnotu, např. i jako turistické atraktivity. Jejich ochrana by měla být provázána s potřebami ekonomického a sociálního rozvoje **v souladu s principy udržitelného rozvoje.** V některých případech je nutná cílená ochrana míst zvláštního zájmu, v jiných případech je třeba chránit, respektive obnovit celé krajinné celky. Krajina je živým v čase proměnným celkem, který vyžaduje tvůrčí, avšak citlivý přístup k vyváženému všestrannému rozvoji tak, aby byly zachovány její stěžejní kulturní, přírodní a užité hodnoty. Bránit upadání venkovské krajiny jako důsledku nedostatku lidských zásahů.“

Jak bylo uvedeno především v částech III. B. a III. D tohoto textu, návrh AZÚR na tyto cíle rezignuje. Ačkoliv má pořizovatel k dispozici podrobné informace o vlivech záměru, který má být v koridoru S5_D01C umístěn, tyto informace ignoruje a vylučuje konkurenční variantu S5_D01R v trase E2. Podateli je zřejmé, že je nutné od sebe oddělovat konkrétní záměr, který bude dále posuzován, a koridor v návrhu změny AZÚR.

Přesto jsou podrobné odborné posudky využitelné mimo jiné proto, že detailně popisují stav dotčené lokality, podobu životního prostředí a krajinného rázu, současné hodnoty hluku a emisí, stav ovzduší a další ukazatele v lokalitě, ve které má být koridor umístěn. Při samotném finálním vymezení umístění koridoru je tak nutné z těchto informací vyjít a posoudit, zda je vhodné a účelné koridor umístit právě v tomto území.

F. Zásah do vlastnického práva

Vymezení koridoru S5_D01C v blízkosti pozemku podatele povede ve svém důsledku k nárůstu negativního vlivu na ovzduší, navýšení hluku a emisí. Navýšením dopravy bude podatel dále omezen ve využití svého pozemku.

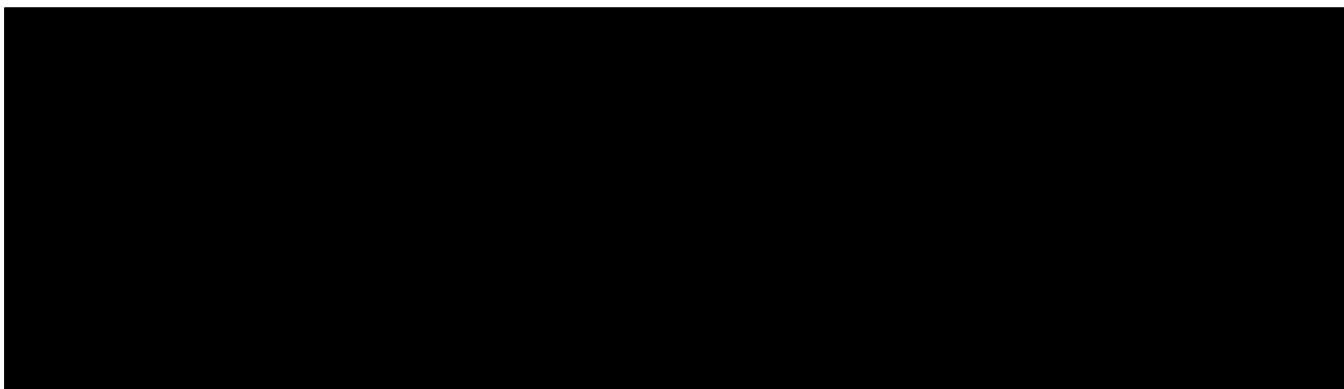
Vypuštění koridoru S5_D01R a tedy faktické konečné vymezení koridoru S5_D01C by zasáhlo dosavadní způsob využití pozemku podatele, čímž došlo k zásahu do jeho vlastnického práva.

IV. Závěr

Podatel z výše uvedených důvodů žádá, aby koridor S5_D01R a plocha D18R zůstaly v Zásadách územního rozvoje Libereckého kraje zachovány i po jejich aktualizaci č. 2. Obě varianty vedení silnice I/35 Turnov – Úlibice, tedy varianta E1 (koridor S5_D01C) a varianta E2 (koridor S5_D01R) by měly být v Zásadách územního rozvoje Libereckého kraje vymezeny shodným způsobem s ohledem na to, že se jedná o rovnocenné varianty.

V opačném případě by došlo k nezákonnému vypuštění koridoru S5_D01R a plochy D18R, což ve výsledku může znamenat vydání aktualizace Zásad územního rozvoje Libereckého kraje v rozporu se zákonem.

V Rovensku pod Troskami dne 24. 4. 2023





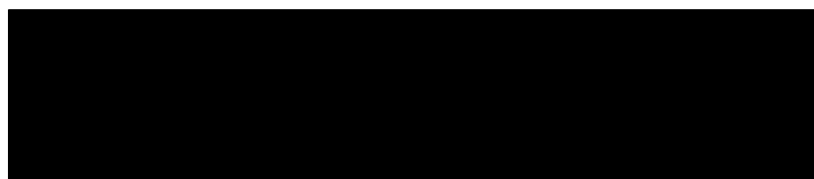
KULBP01600NJ

Krajský úřad Libereckého kraje
Odbor územního plánování
a stavebního řádu
U Jezu 642/2a, 461 80 Liberec 2

Doporučeně

K č. j.: OÚPSŘ 69/2023-OÚP KULK 17531/2023-OÚP

Podatel: [REDACTED]



Věc: **Připomínky k návrhu aktualizace č. 2 Zásad územního rozvoje Libereckého kraje**

I. Úvod

Krajský úřad Libereckého kraje, Odbor územního plánování a stavebního řádu, doručil prostřednictvím veřejné vyhlášky ze dne 6. 3. 2023, č. j. OÚPSŘ 69/2023-OÚP KULK 17531/2023-OÚP, návrh aktualizace č. 2 Zásad územního rozvoje Libereckého kraje („návrh AZÚR“) a informoval o možnosti podat připomínky k návrhu AZÚR.

Podatel vlastní pozemky parc. [REDACTED]

[REDACTED] („pozemky“). Na pozemcích se nachází rodinný dům podatele, ozemky podatele jsou využity pro hospodaření.

Návrh AZÚR má mimo jiné definitivně zakotvit vymezení plochy pro dopravní koridor silnice I/35 Turnov – Úlibice. Dlouhodobě byly přitom uvažovány 2 varianty vedení této komunikace přes území města Rovensko pod Troskami. Jedná se o variantu severovýchodního obchvatu vedenou v intravilánu města v délce cca 1,5 km, která prochází zastavitelné území města („varianta E1“). Druhou variantou vedení této komunikace je trasa jihozápadního obchvatu („varianta E2“). Návrh AZÚR označuje variantu E1 jako koridor S5_D01C, případně jako silnice I. třídy I/35. Variantu E2 pak platné ZÚR označují jako plochu územní rezervy

S5_D01R. Podle návrhu AZÚR by mělo dojít k vypuštění územní rezervy pro koridor S5_D01R. Návrh AZÚR tímto **preferuje a finálně zakotvuje umístění varianty E1 v území.**

Podatel se dlouhodobě zajímá o způsob vedení silnice I/35 Turnov – Úlibice a tomuto tématu se také věnuje. Klíčové je podle podatele nalezení nejvhodnějšího řešení této komunikace pro život místních obyvatel a také pro životní prostředí.

Podatel proto k návrhu AZÚR v zákonné lhůtě podle ustanovení § 39 odst. 2 zákona č. 183/2006 Sb., o územním plánování a stavebním řádu (stavební zákon), ve znění pozdějších předpisů („**stavební zákon**“), podává níže uvedené **připomínky.**

II. Připomínky podatele

A. Připomínka týkající se plochy S5_D01R

Připomínka se týká návrhu řešení obsaženého v textové i grafické části návrhu AZÚR, a to konkrétně územní rezervy pro koridor S5_D01R. Jedná se o koridor silnice I/35 Turnov – Úlibice ve variantě E2. **Podatel nesouhlasí se záměrem vyjmout tento koridor z plochy územní rezervy a fakticky tak tuto variantu vedení silnice I/35 opustit.**

B. Připomínka týkající se plochy D18R

Připomínka se týká návrhu řešení obsaženého v textové i grafické části návrhu AZÚR, a to konkrétně územní rezervy pro plochu D18R. Jedná se o napojení nové silnice I/35 na Semilsko novou krajskou silnicí. Územní rezerva D18R byla vymezena výhradně pro případ realizace územní rezervy S5_D01R. **Podatel nesouhlasí se záměrem vyjmout tento koridor z plochy územní rezervy a fakticky tak tuto variantu vedení silnice I/35 opustit.**



Výkres ploch a koridorů grafické části platných ZÚR

III. Odůvodnění připomínek

Podatel v této části textu odůvodňuje své připomínky. Podatel přitom identifikuje jednotlivé nedostatky návrhu AZÚR, které pak blíže rozvádí. Podatel dále uvádí, že v rámci připomínek bude zmiňovat výhradně koridor S5_D01R. Veškeré skutečnosti uvedené k tomuto koridoru se však vztahují rovněž k ploše D18R, která sdílí osud koridoru S5_D01R.

A. Obecná připomínka týkající se návrhu AZÚR jako celku

Připomínka se v obecné rovině týká řešení dopravních koridorů silnice I/35 Turnov – Úlibice v návrhu AZÚR. Podatel v této souvislosti namítá, že návrh AZÚR jako celek **není v souladu s cíli a úkoly územního plánování**, které jsou vymezeny v ustanovení § 18 a násl. stavebního zákona.

Podle § 18 odst. 1 stavebního zákona je cílem územního plánování vytvářet předpoklady pro výstavbu a **pro udržitelný rozvoj území**, spočívající ve **vyváženém vztahu podmínek** pro příznivé životní prostředí, pro hospodářský rozvoj a pro soudržnost společenství obyvatel území a který uspokojuje potřeby současné generace, aniž by ohrožoval podmínky života generací budoucích. Vzhledem k tomu, že realizací zamýšlené varianty koridoru S5_D01C by došlo k výraznému zhoršení hluku a kvality ovzduší, tedy i životních podmínek obyvatel obce Rovensko pod Troskami, není podle podatele tato část návrhu AZÚR v souladu s cíli územního plánování. V této souvislosti lze poukázat také na rozsudek Krajského soudu v Praze ze dne 26. 2. 2013, č. j. 50 A 24/2012 - 64, v němž soud Středočeskému kraji ve vztahu k záměru tzv. Vestecké spojky vytkl, že *„v důsledku takto neúplně zjištěného skutkového stavu nemůže soud ani posoudit otázku, zda při rozhodování o zakotvení záměru Vestecké spojky do Zásad územního rozvoje SK, neupřednostnil odpůrce neodůvodněné a svévolně pouze jeden z pilířů územního plánování vymezených v § 18 odst. 1 stavebního zákona, tj. např. hospodářský rozvoj na úkor příznivého životního prostředí a soudržnosti obyvatel daného území [...]“*

Návrh AZÚR tak **nevytváří předpoklady** pro výstavbu a **pro udržitelný rozvoj území**, spočívající ve **vyváženém vztahu podmínek pro příznivé životní prostředí**, pro hospodářský rozvoj a pro soudržnost společenství obyvatel území.

Návrh AZÚR podle podatele nechrání a nerozvíjí přírodní, kulturní a civilizační hodnoty území, ani nechrání krajinu jako podstatnou složku prostředí života obyvatel a základ jejich totožnosti. Návrh AZÚR dále rezignuje na povinnost *prověřovat a posuzovat potřebu změn v území, veřejný zájem na jejich provedení, jejich přínosy, problémy, rizika s ohledem například na veřejné zdraví, životní prostředí, geologickou stavbu území, vliv na veřejnou infrastrukturu a na její hospodárné využívání.*

Z výše uvedených důvodů považuje podatel návrh AZÚR jako nezákonný právě s ohledem na porušení ustanovení § 18 a § 19 stavebního zákona a z nich vyplývající povinnosti pořizovatele, kterým nebylo dostáno.

B. Nevhodnost zvoleného řešení vedení silnice I/35 Turnov – Úlibice

Podatel uvádí, že varianta E1 (koridor S5_D01C), kterou návrh AZÚR zakotvuje jako jedinou realizovatelnou, by přinesla značné negativní dopady na území města Rovensko pod Troskami. Trasa varianty E1 je v první řadě **vedena v intravilánu města**. Trasa prochází

jediným rozvojovým územím, které navazuje na stávající zástavbu a odděluje od města sídelní a rekreační část Liščí Kotce. Preferencí koridoru S5_D01C tedy město **přichází o jediné existující území pro svůj další rozvoj**. Přímo v navrhované trase koridoru S5_D01C se přitom nachází obecní koupaliště využívané občany města.

Stávající zástavba Liščích Kotců se nachází na jihozápadním svahu ve vzdálenosti zhruba 200 m na východ od navrhované trasy koridoru S5_D01C. Obdobná je situace v případě vyhledávané rekreační oblasti Palda. Zakotvením koridoru S5_D01C a následnou realizací komunikace tyto lokality zcela **ztratí svoji atraktivitu**. Vedle silničního mostu, se kterým záměr silnice I/35 ve variantě E1 počítá, se pak má nacházet stávající rozsáhlý rekreační kemp Český Ráj. Koridor S5_D01C dále vede **přes nově vybudovaný zdroj pitné vody** v okolí Václaví. Povrchové vedení koridoru S5_D01C dále povede k omezení honitby a zejména pak omezení volného pohybu živočichů a prostupnosti území.

Preference koridoru S5_D01C namísto varianty E2 dále přinese **negativní vliv na ovzduší**, který souvisí nejen s přivedením komunikace blíže městu, ale také s polohou města a krajinou konfigurací. Rovensko je ze západu, jihu a severu sevřeno třemi kopci v údolí Lužicko-Boskovického zlomu (Rovenský zlom). Varianta E1 město uzavře také ze čtvrté východní strany. V důsledku toho vznikne obtížně větratelná oblast, ve které se zároveň budou hromadit zvýšené emise z dopravy vyvolané trasou komunikace ve variantě koridoru S5_D01C.

Negativní vliv na životní prostředí bude mít také **nová hluková zátěž** vyvolaná vedením koridoru S5_D01C přes mostní estakády. S ohledem na konfiguraci terénu a sevření města v údolí je přitom hluková situace neřešitelná. Koridor S5_D01C tedy přivede do města hluk a smog, který negativně ovlivní 1.200 obyvatel města.

Varianta E1 (koridor S5_D01C) vedená po mostní konstrukci by měla devastující vliv na životní prostředí a na **krajinný ráz Českého ráje** a jeho bezprostředního okolí. Tato varianta je o zhruba 1 km delší než varianta E2 a do převážně rovinné krajiny zasahuje **betonovou konstrukci**, která je v dané lokalitě naprosto nevhodná a pohledově nenávratně zničí malebnost dotčeného území.

Liberecký kraj přitom tuto variantu v návrhu AZÚR zakotvuje jako jedinou možnou, a naopak přistupuje k vypuštění alternativní varianty E2 (koridor S5_D01R). Varianta E2 je přitom vedena v tunelu a je tedy pro životní prostředí i občany města **šetrnější**. Vedení variantou E2 by přitom **eliminovalo negativní dopady** povrchového vedení v koridoru E1. Kromě zachování krajinného rázu by toto řešení vedlo také k ochraně obyvatel a životního prostředí před hlukem, emisemi a smogem. Podatel zároveň uvádí, že koridor S5_D01R by zajistil kvalitní obsluhu města i napojení přeložky silnice II/283 na Semily přes MÚK Tatobity. Zároveň by tento koridor byl **kratší a zhruba o 0,5 mld. Kč levnější**.

Pro vymezení varianty E1 (koridor S5_D01C) a současné vypuštění varianty E2 (koridory S5_D01R a D18R) tak **neexistují racionální důvody**. Návrh AZÚR neřeší území města Rovensko pod Troskami a dotčený region smysluplně a popsané vymezení koridorů může vést k narušení ekologicky cenného území i prostoru pro život obyvatel a budoucích generací.

C. Absence posouzení bezpečnosti

Konečné vymezení koridoru S5_D01C v návrhu AZÚR, ke kterému došlo zrušením jakýchkoliv variant vedení silnice I/35, bylo provedeno v rozporu se směrnicí Evropského parlamentu a Rady 2008/96/ES o řízení bezpečnosti silniční infrastruktury ze dne 19. 11. 2008 („**směrnice o řízení bezpečnosti**“). Dle směrnice o řízení bezpečnosti existuje povinnost provést posouzení bezpečnosti nově připravovaných komunikací, tedy prvotní hodnocení dopadů záměru dle čl. 3 směrnice o řízení bezpečnosti.

Hodnocení dopadů se dle čl. 3 odst. 2 směrnice o řízení bezpečnosti provede ve fázi **počátečního plánování před schválením projektu infrastruktury**. Jedná se tedy zejména o územní plánování, kdy se vymezují koridory nových komunikací a jejich napojení na stávající silniční síť.

Podle Přílohy č. I. směrnice o řízení bezpečnosti je nutné dodržovat konkrétní kritéria hodnocení dopadů. Mezi ty patří například současná situace a možný vývoj v případě nečinnosti, analýza dopadu alternativ, srovnání alternativ včetně analýzy poměru nákladů a přínosů a předložení možných řešení, přičemž je třeba zohlednit volbu trasy a povahu dopravy, možné dopady na stávající síť (např. výjezdy, křižovatky, úrovňová křížení), intenzitu dopravy, kategorizaci dopravního provozu podle typu a dostatečné množství bezpečných parkovišť. Dále je nutné v rámci hodnocení dopadů na bezpečnost silničního provozu vysvětlit jednotlivé aspekty bezpečnosti silničního provozu, které přispívají k volbě navrhovaného řešení (srov. čl. 3 odst. 3 směrnice o řízení bezpečnosti). Hodnocení by mělo dále obsahovat všechny příslušné informace nezbytné pro analýzu poměru nákladů a přínosů u různých hodnocených možností. Takovéto hodnocení přitom **nebylo v procesu přípravy návrhu AZÚR provedeno**.

Z charakteru hodnocení dopadů a posuzovaných kritérií je zřejmé, že k prvotnímu hodnocení dopadů záměru musí dojít v procesu přípravy zásad územního rozvoje. Dle rozsudku Nejvyššího správního soudu č. j. 6 Ao 1/2011 – 74 ze dne 20. 4. 2011 „*k námitce navrhovatelů, že zamýšlená výstavba rychlostní silnice R 43 je nezákonná rovněž s ohledem na skutečnost, že vedení trasy této komunikace jako součásti transevropské dopravní sítě TEN-T skrze obytnou zástavbu města Brna jakožto „hlavního sídelního útvaru“ není v souladu s citovanými podmínkami legislativy EU (Rozhodnutí Evropského Parlamentu a Rady č. 1692/96/ES, o hlavních směrech Společenství pro rozvoj transevropské dopravní sítě, v platném znění), reflektovanými rovněž v platném znění Politiky, Nejvyšší správní soud konstatuje, že vzhledem k výše uvedenému závěru zdejšího soudu je ve vztahu k územnímu plánu městyse bezpředmětné se touto otázkou zabývat. Nejvyšší správní soud se domnívá, že **posouzení souladu trasování silnice R 43 s Politikou a s cit. rozhodnutím Evropského parlamentu a Rady by mělo spíše náležet k procesu přijímání zásad územního rozvoje, jež mohou trasu silnice jako jediné vymezit.***“

Pořizování zásad územního rozvoje je tak jediným místem, kde se stanovují zásadní parametry nové regionální komunikace jako jsou její koridor, způsob napojení křižovatek, jejich trasy a vzdálenosti. Schválením zásad územního rozvoje jsou tyto parametry plánování dopravní infrastruktury závazné také pro navazující územní plány (srov. ustanovení § 55 odst. 3 věta třetí stavebního zákona).

Řešení koridoru v návrhu AZÚR tedy neprošlo hodnocením dopadů dle čl. 3 odst. 2 směrnice o řízení bezpečnosti. V rámci přípravy návrhu AZÚR nebyly posouzeny aspekty bezpečnosti silničního provozu, které přispívají k volbě navrhovaného řešení, jak ukládá citovaná směrnice. Návrh AZÚR je tedy v tomto ohledu v rozporu se směrnicí o řízení bezpečnosti. Podle podatele je přitom hodnocením dopadů nepominutelným podkladem pro přípravu návrhu AZÚR.

D. Absence posouzení vlivů návrhu AZÚR na životní prostředí

Dle odůvodnění návrhu AZÚR „na základě stanovisek orgánů ochrany přírody (viz kapitola D) a stanoviska MŽP se k Aktualizaci č. 2 ZÚR LK nebude zpracovávat Vyhodnocení vlivů Aktualizace č. 2 ZÚR LK na udržitelný rozvoj území.“

Poživatel tedy uvádí, že **nepředpokládá**, že by návrh AZÚR mohl mít významný vliv na životní prostředí či na evropsky významné lokality. Toto tvrzení však **nemůže obstát** v okamžiku, kdy návrh AZÚR závazně vymezuje finální koridor pro silnici I/35 Turnov – Úlibice ve variantě E1 tím, že vypouští jedinou možnou alternativu. Jak bylo uvedeno výše, tato varianta předpokládá umístění komunikace na mostních konstrukcích, v blízkosti města Rovensko. Zároveň se jedná o zásadní komunikaci, která prochází volnou krajinou a nachází se v blízkosti chráněné krajinné oblasti Český ráj.

Dle závěru Ministerstva životního prostředí vyjádřeném ve svém stanovisku ze dne 8. 3. 2022 č. j. MZP/2022/710/488 „po prostudování obdržených podkladů, s přihlédnutím ke kritériím přílohy č. 8 k zákonu o posuzování vlivů na životní prostředí, zejména k předmětu změny koncepce a jejímu rozsahu, dospělo MŽP k závěru, že navrhovaný obsah Aktualizace č. 2 ZÚR LK není nutné posuzovat z hlediska vlivů na životní prostředí a veřejné zdraví.“

Ministerstvo přitom mělo k dispozici dokumentaci k záměru vedení silnice I/35 Turnov – Úlibice na úrovni EIA, ke které vydalo dne 4. 8. 2021 své stanovisko č.j. MZP/2021/710/2922. Z dokumentace tohoto záměru přitom vyplývá, že koridor S5_D01C **může mít negativní vliv na životní prostředí a lidské zdraví, případně může narušit přírodní hodnoty.**

Podle dokumentu s názvem „*Posouzení vlivu expozice hluku na veřejné zdraví*“ zpracovaného Ing. Danou Potužníkovou, Ph.D., Národní referenční laboratoř pro komunální hluk při Zdravotním ústavu se sídlem v Ostravě, v dubnu 2019, „*vzhledem k vypočteným hodnotám určujících ukazatelů hluku je možné očekávat negativní účinky hluku především v oblastech subjektivního obtěžování, rušení spánku a kardiovaskulárních onemocnění (infarkt myokardu a ischemická choroba srdeční).*“

Podatel dále odkazuje na dokument s názvem „Vlivy na krajinu“ zpracovaný RNDr. Jiřím Veselým v červnu 2020. Ten mimo jiné konstatuje, že „*ve druhém problémovém úseku se varianty liší. U varianty E1 se jedná o celý severovýchodní obchvat Rovenska pod Troskami (cca km 11,5-16,0). Jde o technicky velmi náročnou část, která obsahuje čtyři velké mostní objekty, pohledově exponované z blízkého okolí, a jednu MÚK. U varianty E2 je to rovněž prostor na obchvatu Rovenska pod Troskami, ale na jeho jihozápadní straně (cca km 13,0-15,0). Trasa zde odděluje Rovensko od Boreckých skal a obsahuje jednu MÚK a jeden velký most. Oba tyto objekty jsou velmi dobře viditelné z krajinné dominanty hradu Trosky. O tom, nakolik se potenciální rizika negativního vlivu na krajinu stanou skutečností, výrazně rozhoduje architektonické a technické řešení mostních objektů a začlenění vlastní trasy do*

krajiny pomocí vegetačních úprav. Pro zhodnocení v rámci dokumentace EIA je třeba mít k dispozici konkrétní architektonické návrhy ve variantním provedení.“

Je tedy zřejmé, že návrh AZÚR vymezuje koridor pro vedení silnice I/35 Turnov – Úlibice, u kterého se předpokládá vliv na životní prostředí a lidské zdraví. V tomto ohledu by tak bylo zcela logické zpracování vyhodnocení předpokládaných vlivů návrhu AZÚR na udržitelný rozvoj území. Absence tohoto posouzení je tak závažným nedostatkem návrhu AZÚR. Pokud by tedy došlo k vydání AZÚR bez vyhodnocení vlivů, **byl by tento postup nezákonný.**

E. Nesoulad s Politikou územního rozvoje ČR

Návrh AZÚR je dále v rozporu s Politikou územního rozvoje České republiky („PÚR“). Priorita č. 20 PÚR uvádí, že **„rozvojové záměry, které mohou významně ovlivnit charakter krajiny, umísťovat do co nejméně konfliktních lokalit a následně podporovat 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.“**

Podle odstavce č. 14 PÚR je **„ve veřejném zájmu chránit a rozvíjet přírodní, civilizační a kulturní hodnoty území, včetně urbanistického, architektonického a archeologického dědictví. Zachovat ráz jedinečné urbanistické struktury území, struktury osídlení a jedinečné kulturní krajiny, které jsou výrazem identity území, jeho historie a tradice. Tato území mají značnou hodnotu, např. i jako turistické atraktivity. Jejich ochrana by měla být provázána s potřebami ekonomického a sociálního rozvoje v souladu s principy udržitelného rozvoje. V některých případech je nutná cílená ochrana míst zvláštního zájmu, v jiných případech je třeba chránit, respektive obnovit celé krajinné celky. Krajina je živým v čase proměnným celkem, který vyžaduje tvůrčí, avšak citlivý přístup k vyváženému všestrannému rozvoji tak, aby byly zachovány její stěžejní kulturní, přírodní a užitné hodnoty. Bránit upadání venkovské krajiny jako důsledku nedostatku lidských zásahů.“**

Jak bylo uvedeno především v částech III. B. a III. D tohoto textu, návrh AZÚR na tyto cíle rezignuje. Ačkoliv má pořizovatel k dispozici podrobné informace o vlivech záměru, který má být v koridoru S5_D01C umístěn, tyto informace ignoruje a vylučuje konkurenční variantu S5_D01R v trase E2. Podateli je zřejmé, že je nutné od sebe oddělovat konkrétní záměr, který bude dále posuzován, a koridor v návrhu změny AZÚR.

Přesto jsou podrobné odborné posudky využitelné mimo jiné proto, že detailně popisují stav dotčené lokality, podobu životního prostředí a krajinného rázu, současné hodnoty hluku a emisí, stav ovzduší a další ukazatele v lokalitě, ve které má být koridor umístěn. Při samotném finálním vymezení umístění koridoru je tak nutné z těchto informací vyjít a posoudit, zda je vhodné a účelné koridor umístit právě v tomto území.

F. Zásah do vlastnického práva

Vymezení koridoru S5_D01C v blízkosti pozemku podatele povede ve svém důsledku k nárůstu negativního vlivu na ovzduší, navýšení hluku a emisí. Navýšením dopravy bude podatel dále omezen ve využití svého pozemku.

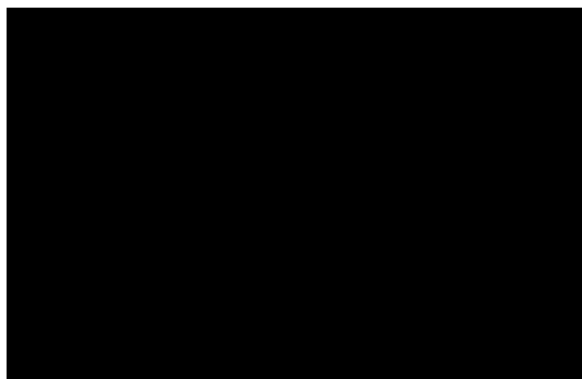
Vypuštění koridoru S5_D01R a tedy faktické konečné vymezení koridoru S5_D01C by zasáhlo dosavadní způsob využití pozemku podatele, čímž došlo k zásahu do jeho vlastnického práva.

IV. Závěr

Podatel z výše uvedených důvodů žádá, aby koridor S5_D01R a plocha D18R zůstaly v Zásadách územního rozvoje Libereckého kraje zachovány i po jejich aktualizaci č. 2. Obě varianty vedení silnice I/35 Turnov – Úlibice, tedy varianta E1 (koridor S5_D01C) a varianta E2 (koridor S5_D01R) by měly být v Zásadách územního rozvoje Libereckého kraje vymezeny shodným způsobem s ohledem na to, že se jedná o rovnocenné varianty.

V opačném případě by došlo k nezákonnému vypuštění koridoru S5_D01R a plochy D18R, což ve výsledku může znamenat vydání aktualizace Zásad územního rozvoje Libereckého kraje v rozporu se zákonem.

V Rovensku pod Troskami dne 26. 4. 2023





KULBP0160RQJ

Krajský úřad Libereckého kraje
Odbor územního plánování
a stavebního řádu
U Jezu 642/2a, 461 80 Liberec 2

K č. j.: OÚPSŘ 69/2023-OÚP KULK 17531/2023-OÚP

Podatel: Tisovka, z.s. ,Žlábek 32, 512 53 Tatobity

Věc: **Připomínky k návrhu aktualizace č. 2 Zásad územního rozvoje
Libereckého kraje**

I. Úvod

Krajský úřad Libereckého kraje, Odbor územního plánování a stavebního řádu, doručil prostřednictvím veřejné vyhlášky ze dne 6. 3. 2023, č. j. OÚPSŘ 69/2023-OÚP KULK 17531/2023-OÚP, návrh aktualizace č. 2 Zásad územního rozvoje Libereckého kraje („návrh AZÚR“) a informoval o možnosti podat připomínky k návrhu AZÚR.

Návrh AZÚR má mimo jiné definitivně zakotvit vymezení plochy pro dopravní koridor silnice I/35 Turnov – Úlibice. Dlouhodobě byly přitom uvažovány 2 varianty vedení této komunikace přes území města Rovensko pod Troskami. Jedná se o variantu severovýchodního obchvatu vedenou v intravilánu města v délce cca 1,5 km, která prochází zastavitelné území města („varianta E1“). Druhou variantou vedení této komunikace je trasa jihozápadního obchvatu („varianta E2“). Návrh AZÚR označuje variantu E1 jako koridor S5_D01C, případně jako silnice I. třídy I/35. Variantu E2 pak platné ZÚR označují jako plochu územní rezervy S5_D01R. Podle návrhu AZÚR by mělo dojít k vypuštění územní rezervy pro koridor S5_D01R. Návrh AZÚR tímto preferuje a finálně zakotvuje umístění varianty E1 v území.

Podatel se zajímá o způsob vedení silnice I/35 Turnov – Úlibice a tomuto tématu se také věnuje. Podatel považuje za nezbytné nalézt nejvhodnější řešení této komunikace pro život místních a okolních obyvatel, pro krajinu a také pro životní prostředí.

Podatel proto k návrhu AZÚR v zákonné lhůtě podle ustanovení § 39 odst. 2 zákona č. 183/2006 Sb., o územním plánování a stavebním řádu (stavební zákon), ve znění pozdějších předpisů („stavební zákon“), podává níže uvedené připomínky.

II. Připomínky podatele

A. Připomínka týkající se plochy S5_D01R

Připomínka se týká návrhu řešení obsaženého v textové i grafické části návrhu AZÚR, a to konkrétně územní rezervy pro koridor S5_D01R. Jedná se o koridor silnice I/35 Turnov – Úlibice ve variantě E2. Podatel nesouhlasí se záměrem vyjmout tento koridor z plochy územní rezervy a fakticky tak tuto variantu vedení silnice I/35 opustit.

B. Připomínka týkající se plochy D18R

Připomínka se týká návrhu řešení obsaženého v textové i grafické části návrhu AZÚR, a to konkrétně územní rezervy pro plochu D18R. Jedná se o napojení nové silnice I/35 na

Dodáno: 26-04-2023

Číslo: _____

Semilsko novou krajskou silnicí. Územní rezerva D18R byla vymezena výhradně pro případ realizace územní rezervy S5_D01R. Podatel nesouhlasí se záměrem vyjmout tento koridor z plochy územní rezervy a fakticky tak tuto variantu vedení silnice I/35 opustit.

III. Odůvodnění připomínek

Podatel v této části textu odůvodňuje své připomínky. Podatel přitom identifikuje jednotlivé nedostatky návrhu AZÚR, které pak blíže rozvádí. Podatel dále uvádí, že v rámci připomínek bude zmiňovat výhradně koridor S5_D01R. Veškeré skutečnosti uvedené k tomuto koridoru se však vztahují rovněž k ploše D18R, která sdílí osud koridoru S5_D01R.

A. Obecná připomínka týkající se návrhu AZÚR jako celku

Připomínka se v obecné rovině týká řešení dopravních koridorů silnice I/35 Turnov – Úlibice v návrhu AZÚR. Podatel v této souvislosti namítá, že návrh AZÚR jako celek není v souladu s cíli a úkoly územního plánování, které jsou vymezeny v ustanovení § 18 a násl. stavebního zákona.

Podle § 18 odst. 1 stavebního zákona je cílem územního plánování vytvářet předpoklady pro výstavbu a pro udržitelný rozvoj území, spočívající ve vyváženém vztahu podmínek pro příznivé životní prostředí, pro hospodářský rozvoj a pro soudržnost společenství obyvatel území a který uspokojuje potřeby současné generace, aniž by ohrožoval podmínky života generací budoucích. Vzhledem k tomu, že realizací zamýšlené varianty koridoru S5_D01C by došlo k výraznému zhoršení hluku a kvality ovzduší, tedy i životních podmínek obyvatel obce Rovensko pod Troskami, není podle podatele tato část návrhu AZÚR v souladu s cíli územního plánování. V této souvislosti lze poukázat také na rozsudek Krajského soudu v Praze ze dne 26. 2. 2013, č. j. 50 A 24/2012 - 64, v němž soud Středočeskému kraji ve vztahu k záměru tzv. Vestecké spojky vytkl, že „*v důsledku takto neúplně zjištěného skutkového stavu nemůže soud ani posoudit otázku, zda při rozhodování o zakotvení záměru Vestecké spojky do Zásad územního rozvoje SK, neupřednostnil odpůrce neodůvodněně a svévolně pouze jeden z pilířů územního plánování vymezených v § 18 odst. 1 stavebního zákona, tj. např. hospodářský rozvoj na úkor příznivého životního prostředí a soudržnosti obyvatel daného území [...].*“

Návrh AZÚR tak nevytváří předpoklady pro výstavbu a pro udržitelný rozvoj území, spočívající ve vyváženém vztahu podmínek pro příznivé životní prostředí, pro hospodářský rozvoj a pro soudržnost společenství obyvatel území.

Návrh AZÚR podle podatele nechrání a nerozvíjí přírodní, kulturní a civilizační hodnoty území, ani nechrání krajinu jako podstatnou složku prostředí života obyvatel a základ jejich totožnosti. Návrh AZÚR dále rezignuje na povinnost *prověřovat a posuzovat potřebu změn v území, veřejný zájem na jejich provedení, jejich přínosy, problémy, rizika s ohledem například na veřejné zdraví, životní prostředí, geologickou stavbu území, vliv na veřejnou infrastrukturu a na její hospodárné využívání.*

Z výše uvedených důvodů považuje podatel návrh AZÚR jako nezákonný právě s ohledem na porušení ustanovení § 18 a § 19 stavebního zákona a z nich vyplývající povinnosti pořizovatele, kterým nebylo dostáno.

B. Nevhodnost zvoleného řešení vedení silnice I/35 Turnov – Úlibice

Podatel uvádí, že varianta E1 (koridor S5_D01C), kterou návrh AZÚR zakotvuje jako jedinou realizovatelnou, by přinesla značné negativní dopady na území města Rovensko pod Troskami. Trasa varianty E1 je v první řadě vedena v intravilánu města. Trasa prochází jediným rozvojovým územím, které navazuje na stávající zástavbu a odděluje od města sídelní a rekreační část Liščí Kotce. Preferencí koridoru S5_D01C tedy město přichází o jediné existující území pro svůj další rozvoj. Přímou v navrhované trase koridoru S5_D01C se přitom nachází obecní koupaliště využívané občany města.

Stávající zástavba Liščíh Kotců se nachází na jihozápadním svahu ve vzdálenosti zhruba 200 m na východ od navrhované trasy koridoru S5_D01C. Obdobná je situace v případě vyhledávané rekreační oblasti Palda. Zakotvením koridoru S5_D01C a následnou realizací komunikace tyto lokality zcela ztratí svoji atraktivitu. Vedle silničního mostu, se kterým záměr silnice I/35 ve variantě E1 počítá, se pak má nacházet stávající rozsáhlý rekreační kemp Český Ráj. Koridor S5_D01C dále vede přes nově vybudovaný zdroj pitné vody v okolí Václaví. Povrchové vedení koridoru S5_D01C dále povede k omezení honitby a zejména pak omezení volného pohybu živočichů a prostupnosti území.

Preference koridoru S5_D01C namísto varianty E2 dále přinese negativní vliv na ovzduší, který souvisí nejen s přivedením komunikace blíže městu, ale také s polohou města a krajinnou konfigurací. Rovensko je ze západu, jihu a severu sevřeno třemi kopci v údolí Lužicko-Boskovického zlomu (Rovenský zlom). Varianta E1 město uzavře také ze čtvrté východní strany. V důsledku toho vznikne obtížně větratelná oblast, ve které se zároveň budou hromadit zvýšené emise z dopravy vyvolané trasou komunikace ve variantě koridoru S5_D01C.

Negativní vliv na životní prostředí bude mít také nová hluková zátěž vyvolaná vedením koridoru S5_D01C přes mostní estakády. S ohledem na konfiguraci terénu a sevření města v údolí je přitom hluková situace neřešitelná. Koridor S5_D01C tedy přivede do města hluk a smog, který negativně ovlivní 1.200 obyvatel města.

Varianta E1 (koridor S5_D01C) vedená po mostních konstrukcích by měla devastující vliv na životní prostředí a na krajinný ráz Českého ráje a jeho bezprostředního okolí. Tato varianta je o zhruba 1 km delší než varianta E2 a do převážně rovinné krajiny zasahuje betonovou konstrukci, která je v dané lokalitě naprosto nevhodná a pohledově nenávratně zničí malebnost dotčeného území. V průběhu dosavadních řízení nebyl navíc obsažen zřejmý fakt nezbytnosti protihlukových opatření na mostních estakádách, který znásobí dopad na krajinný ráz v oblasti Českého ráje.

Liberecký kraj přitom tuto variantu v návrhu AZÚR zakotvuje jako jedinou možnou, a naopak přistupuje k vypuštění alternativní varianty E2 (koridor S5_D01R). Varianta E2 je přitom vedena v tunelu a je tedy pro životní prostředí i občany města šetrnější. Vedení variantou E2 by přitom eliminovalo negativní dopady povrchového vedení v koridoru E1. Kromě zachování krajinného rázu by toto řešení vedlo také k ochraně obyvatel a životního prostředí před hlukem, emisemi a smogem. Podatel zároveň uvádí, že koridor S5_D01R by zajistil kvalitní obsluhu města i napojení přeložky silnice II/283 na Semily přes MÚK Tatobity. Zároveň by tento koridor byl kratší a realizace vedení trasy zhruba o 0,5 mld. Kč levnější.

Pro vymezení varianty E1 (koridor S5_D01C) a současné vypuštění varianty E2 (koridory S5_D01R a D18R) tak neexistují racionální důvody. Návrh AZÚR neřeší území města Rovensko pod Troskami a dotčený region smysluplně a popsané vymezení koridorů může vést k narušení ekologicky cenného území i prostoru pro život obyvatel a budoucích generací.

C. Absence posouzení bezpečnosti

Konečné vymezení koridoru S5_D01C v návrhu AZÚR, ke kterému došlo zrušením jakýchkoliv variant vedení silnice I/35, bylo provedeno v rozporu se směrnicí Evropského parlamentu a Rady 2008/96/ES o řízení bezpečnosti silniční infrastruktury ze dne 19. 11. 2008 („směrnice o řízení bezpečnosti“). Dle směrnice o řízení bezpečnosti existuje povinnost provést posouzení bezpečnosti nově připravovaných komunikací, tedy prvotní hodnocení dopadů záměru dle čl. 3 směrnice o řízení bezpečnosti.

Hodnocení dopadů se dle čl. 3 odst. 2 směrnice o řízení bezpečnosti provede ve fázi počátečního plánování před schválením projektu infrastruktury. Jedná se tedy zejména o územní plánování, kdy se vymezují koridory nových komunikací a jejich napojení na stávající silniční síť.

Podle Přílohy č. I. směrnice o řízení bezpečnosti je nutné dodržovat konkrétní kritéria hodnocení dopadů. Mezi ty patří například současná situace a možný vývoj v případě nečinnosti, analýza dopadu alternativ, srovnání alternativ včetně analýzy poměru nákladů a přínosů a předložení možných řešení, přičemž je třeba zohlednit volbu trasy a povahu dopravy, možné dopady na stávající síť (např. výjezdy, křižovatky, úrovňová křížení), intenzitu dopravy, kategorizaci dopravního provozu podle typu a dostatečné množství bezpečných parkovišť. Dále je nutné v rámci hodnocení dopadů na bezpečnost silničního provozu vysvětlit jednotlivé aspekty bezpečnosti silničního provozu, které přispívají k volbě navrhovaného řešení (srov. čl. 3 odst. 3 směrnice o řízení bezpečnosti). Hodnocení by mělo dále obsahovat všechny příslušné informace nezbytné pro analýzu poměru nákladů a přínosů u různých hodnocených možností. Takovéto hodnocení přitom nebylo v procesu přípravy návrhu AZÚR provedeno.

Z charakteru hodnocení dopadů a posuzovaných kritérií je zřejmé, že k prvotnímu hodnocení dopadů záměru musí dojít v procesu přípravy zásad územního rozvoje. Dle rozsudku Nejvyššího správního soudu č. j. 6 Ao 1/2011 – 74 ze dne 20. 4. 2011 „*k námitce navrhovatelů, že zamýšlená výstavba rychlostní silnice R 43 je nezákonná rovněž s ohledem na skutečnost, že vedení trasy této komunikace jako součásti transevropské dopravní sítě TEN-T skrze obytnou zástavbu města Brna jakožto „hlavního sídelního útvaru“ není v souladu s citovanými podmínkami legislativy EU (Rozhodnutí Evropského Parlamentu a Rady č. 1692/96/ES, o hlavních směrech Společenství pro rozvoj transevropské dopravní sítě, v platném znění), reflektovanými rovněž v platném znění Politiky, Nejvyšší správní soud konstatuje, že vzhledem k výše uvedenému závěru zdejšího soudu je ve vztahu k územnímu plánu městyse bezpředmětné se touto otázkou zabývat. Nejvyšší správní soud se domnívá, že posouzení souladu trasování silnice R 43 s Politikou a s cit. rozhodnutím Evropského parlamentu a Rady by mělo spíše náležet k procesu přijímání zásad územního rozvoje, jež mohou trasu silnice jako jediné vymezit.*“

Požizování zásad územního rozvoje je tak jediným místem, kde se stanovují zásadní parametry nové regionální komunikace jako jsou její koridor, způsob napojení křižovatek, jejich trasy a vzdálenosti. Schválením zásad územního rozvoje jsou tyto parametry plánování dopravní infrastruktury závazné také pro navazující územní plány (srov. ustanovení § 55 odst. 3 věta třetí stavebního zákona).

Řešení koridoru v návrhu AZÚR tedy neprošlo hodnocením dopadů dle čl. 3 odst. 2 směrnice o řízení bezpečnosti. V rámci přípravy návrhu AZÚR nebyly posouzeny aspekty bezpečnosti silničního provozu, které přispívají k volbě navrhovaného řešení, jak ukládá citovaná směrnice. Návrh AZÚR je tedy v tomto ohledu v rozporu se směrnicí o řízení bezpečnosti. Podle podatele je přitom hodnocením dopadů nepominutelným podkladem pro přípravu návrhu AZÚR.

D. Absence posouzení vlivů návrhu AZÚR na životní prostředí

Dle odůvodnění návrhu AZÚR „na základě stanovisek orgánů ochrany přírody (viz kapitola D) a stanoviska MŽP se k Aktualizaci č. 2 ZÚR LK nebude zpracovávat Vyhodnocení vlivů Aktualizace č. 2 ZÚR LK na udržitelný rozvoj území.“

Požizovatel tedy uvádí, že nepředpokládá, že by návrh AZÚR mohl mít významný vliv na životní prostředí či na evropsky významné lokality. Toto tvrzení však nemůže obstát v okamžiku, kdy návrh AZÚR závazně vymezuje finální koridor pro silnici I/35 Turnov – Úlibice ve variantě E1 tím, že vypouští jedinou možnou alternativu. Jak bylo uvedeno výše, tato varianta předpokládá umístění komunikace na mostních konstrukcích, v blízkosti města Rovensko. Zároveň se jedná o zásadní komunikaci, která prochází volnou krajinou a nachází se v blízkosti chráněné krajinné oblasti Český ráj.

Dle závěru Ministerstva životního prostředí vyjádřeném ve svém stanovisku ze dne 8. 3. 2022 č. j. MZP/2022/710/488 „po prostudování obdržených podkladů, s přihlédnutím ke kritériím přílohy č. 8 k zákonu o posuzování vlivů na životní prostředí, zejména k předmětu změny koncepce a jejímu rozsahu, dospělo MŽP k závěru, že navrhovaný obsah Aktualizace č. 2 ZÚR LK není nutné posuzovat z hlediska vlivů na životní prostředí a veřejné zdraví.“

Ministerstvo přitom mělo k dispozici dokumentaci k záměru vedení silnice I/35 Turnov – Úlibice na úrovni EIA, ke které vydalo dne 4. 8. 2021 své stanovisko č.j. MZP/2021/710/2922. Z dokumentace tohoto záměru přitom vyplývá, že koridor S5_D01C může mít negativní vliv na životní prostředí a lidské zdraví, případně může narušit přírodní hodnoty.

Podle dokumentu s názvem „Posouzení vlivu expozice hluku na veřejné zdraví“ zpracovaného Ing. Danou Potužníkovou, Ph.D., Národní referenční laboratoř pro komunální hluk při Zdravotním ústavu se sídlem v Ostravě, v dubnu 2019, „vzhledem k vypočteným hodnotám určujících ukazatelů hluku je možné očekávat negativní účinky hluku především v oblastech subjektivního obtěžování, rušení spánku a kardiovaskulárních onemocnění (infarkt myokardu a ischemická choroba srdeční).“

Podatel dále odkazuje na dokument s názvem „Vlivy na krajinu“ zpracovaný RNDr. Jiřím Veselým v červnu 2020. Ten mimo jiné konstatuje, že „ve druhém problémovém úseku se varianty liší. U varianty E1 se jedná o celý severovýchodní obchvat Rovenska pod Troskami (cca km 11,5-16,0). Jde o technicky velmi náročnou část, která obsahuje čtyři velké mostní objekty, pohledově exponované z blízkého okolí, a jednu MÚK. U varianty E2 je to rovněž prostor na obchvatu Rovenska pod Troskami, ale na jeho jihozápadní straně (cca km 13,0-

15,0). Trasa zde odděluje Rovensko od Boreckých skal a obsahuje jednu MÚK a jeden velký most. Oba tyto objekty jsou velmi dobře viditelné z krajinné dominanty hradu Trosky. O tom, nakolik se potenciální rizika negativního vlivu na krajinu stanou skutečností, výrazně rozhoduje architektonické a technické řešení mostních objektů a začlenění vlastní trasy do krajiny pomocí vegetačních úprav. Pro zhodnocení v rámci dokumentace EIA je třeba mít k dispozici konkrétní architektonické návrhy ve variantním provedení.“

Je tedy zřejmé, že návrh AZÚR vymezuje koridor pro vedení silnice I/35 Turnov – Úlíbice, u kterého se předpokládá vliv na životní prostředí a lidské zdraví. V tomto ohledu by tak bylo zcela logické zpracování vyhodnocení předpokládaných vlivů návrhu AZÚR na udržitelný rozvoj území. Absence tohoto posouzení je tak závažným nedostatkem návrhu AZÚR. Pokud by tedy došlo k vydání AZÚR bez vyhodnocení vlivů, byl by tento postup nezákonný.

E. Nesoulad s Politikou územního rozvoje ČR

Návrh AZÚR je dále v rozporu s Politikou územního rozvoje České republiky („PÚR“). Priorita č. 20 PÚR uvádí, že „rozvojové záměry, které mohou významně ovlivnit charakter krajiny, umísťovat do co nejméně konfliktních lokalit a následně podporovat 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.“

Podle odstavce č. 14 PÚR je „ve veřejném zájmu chránit a rozvíjet přírodní, civilizační a kulturní hodnoty území, včetně urbanistického, architektonického a archeologického dědictví. Zachovat ráz jedinečné urbanistické struktury území, struktury osídlení a jedinečné kulturní krajiny, které jsou výrazem identity území, jeho historie a tradice. Tato území mají značnou hodnotu, např. i jako turistické atraktivita. Jejich ochrana by měla být provázána s potřebami ekonomického a sociálního rozvoje v souladu s principy udržitelného rozvoje. V některých případech je nutná cílená ochrana míst zvláštního zájmu, v jiných případech je třeba chránit, respektive obnovit celé krajinné celky. Krajina je živým v čase proměnným celkem, který vyžaduje tvůrčí, avšak citlivý přístup k vyváženému všestrannému rozvoji tak, aby byly zachovány její stěžejní kulturní, přírodní a užitné hodnoty. Bránit upadání venkovské krajiny jako důsledku nedostatku lidských zásahů.“

Jak bylo uvedeno především v částech III. B. a III. D tohoto textu, návrh AZÚR na tyto cíle rezignuje. Ačkoliv má pořizovatel k dispozici podrobné informace o vlivech záměru, který má být v koridoru S5_D01C umístěn, tyto informace ignoruje a vylučuje konkurenční variantu S5_D01R v trase E2. Podatelé je zřejmé, že je nutné od sebe oddělovat konkrétní záměr, který bude dále posuzován, a koridor v návrhu změny AZÚR.

Přesto jsou podrobné odborné posudky využitelné mimo jiné proto, že detailně popisují stav dotčené lokality, podobu životního prostředí a krajinného rázu, současné hodnoty hluku a emisí, stav ovzduší a další ukazatele v lokalitě, ve které má být koridor umístěn. Při samotném finálním vymezení umístění koridoru je tak nutné z těchto informací vyjít a posoudit, zda je vhodné a účelné koridor umístit právě v tomto území.

F. Absence hodnocení efektivnosti projektu dopravní infrastruktury

MD ve spolupráci se SFDI vydalo 17. 11. 2017 Prováděcí pokyn pro hodnocení efektivnosti projektů dopravní infrastruktury, ve kterém stanovuje jednotný postup investorů při hodnocení ekonomické efektivnosti u projektů silničních a dálničních staveb financovaných z veřejných rozpočtů.

Jedná se o:

- hodnocení efektivnosti projektu je povinnou součástí záměru projektu včetně jeho aktualizací, studií proveditelnosti a obdobných předkládaných dokumentací.
- analýza nákladů a přínosů CBA (Cost-Benefit Analysis), vstupní data, která se mění v čase je třeba pravidelně aktualizovat
- CBA je základní součástí odůvodnění potřebnosti připravovaného projektu a výchozím dokumentem pro hodnocení efektivnosti při zpracování záměru projektu/studie proveditelnosti, resp. jiné dokumentace
- hodnocení ekonomické efektivnosti silničních a dálničních staveb se výpočty provádí s použitím výpočetního programu HDM-4. Součástí komplexního hodnocení efektivnosti je i hodnocení vybraných externalit (dopravní hluk, emise motorových vozidel)

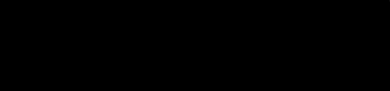
Toto hodnocení dosud nebylo v průběhu procesních postupů nikde předloženo. Jedná se o velmi závažné pochybení, které může prokázat nepřijatelnost vyjmutí koridorů S5D01R a D18R z koridoru ploch územní rezervy.

IV. Závěr

Podatel z výše uvedených důvodů žádá, aby koridor S5_D01R a plocha D18R zůstaly v Zásadách územního rozvoje Libereckého kraje zachovány i po jejich aktualizaci č. 2. Obě varianty vedení silnice I/35 Turnov – Úlibice, tedy varianta E1 (koridor S5_D01C) a varianta E2 (koridor S5_D01R) by měly být v Zásadách územního rozvoje Libereckého kraje vymezeny shodným způsobem s ohledem na to, že se jedná o rovnocenné varianty.

V opačném případě by došlo k nezákonnému vypuštění koridoru S5_D01R a plochy D18R, což ve výsledku může znamenat vydání aktualizace Zásad územního rozvoje Libereckého kraje v rozporu se zákonem.

Ve Žlábku dne 26. 4. 2023


Spolek Jisovka z.s.,

T. Kuncíř
