

42050/2018

Ministerstvo pro místní rozvoj (dále jen „MMR“) obdrželo Vaše podání, označené jako žádost o informace podle zákona č. 106/1999 Sb., o svobodném přístupu k informacím, ve znění pozdějších předpisů, ve kterém požádal o zaslání kopií veškeré korespondence, týkající se rychlostní silnice R52, resp. dálnice D52, a to za období od 1. 1. 2015, včetně korespondence s Krajským úřadem Jihomoravského kraje, Ministerstvem dopravy, Ministerstvem životního prostředí, Ředitelstvím silnic a dálnic a městem Mikulov.

Odpověď:

K předmětné žádosti MMR uvádí následující:

V době od 1. 1. 2015 do současnosti:

- neproběhlo ve věci „R52, resp. D52“ žádné samostatné jednání Odboru územního plánování MMR, jakožto věcně příslušným útvarem, s citovanými subjekty, tj. s Krajským úřadem Jihomoravského kraje, Ministerstvem dopravy, Ministerstvem životního prostředí, Ředitelstvím silnic a dálnic a městem Mikulov.
- neproběhla ve věci „R52, resp. D52“ žádná samostatná korespondence Odboru územního plánování MMR s citovanými subjekty – viz výše.
- proběhla korespondence mezi Odborem územního plánování MMR a Krajským úřadem Jihomoravského kraje, ve které je „R52, resp. D52“ uváděna pouze jako dílčí součást této korespondence, kterou Vám zasíláme v přílohách, konkrétně:
 - o Příloha č. 1 – Dopis KÚ Jihomoravského kraje ve věci: „Návrhy na aktualizaci Politiky územního rozvoje ČR“; ze dne 5. 4. 2017
 - o Příloha č. 2 – Dopis OÚP MMR ve věci „Vyjádření MMR k návrhu na zrušení Zásad územního rozvoje Jihomoravského kraje“; ze dne 9. 8. 2017; čj.: 34022/2017-81.

Dále uvádíme, že žádné další záznamy ohledně jednání nebo korespondence MMR s výše uvedenými subjekty nejsou k dispozici.

KRAJSKÝ ÚŘAD JIHMORAVSKÉHO KRAJE

Odbor územního plánování a stavebního řádu

Žerotínovo náměstí 3, 601 82 Brno

Váš dopis zn.:

Ze dne:

Č. j.: JMK 67231/2017

Sp. zn.:

Vyřizuje: Ing. Svobodová

Telefon: 541 651 330

Počet listů: 2

Počet příloh/listů: 0/0

Datum: 05.04.2017

Ministerstvo pro místní rozvoj ČR

Odbor územního plánování

Staroměstské nám. 6

110 15 PRAHA 1

Návrhy na aktualizaci Politiky územního rozvoje ČR

Krajský úřad Jihomoravského kraje, odbor územního plánování a stavebního řádu (dále jen „Krajský úřad“) uplatňuje níže uvedené návrhy na aktualizaci Politiky územního rozvoje ČR:

1. Upravit článek (83) VR1 následovně:

(83) VR1

Vymezení:

Praha – Brno – Břeclav – hranice ČR/SR/Rakousko / Ostrava–hranice ČR/Polsko

Důvody vymezení:

Chránit navržené koridory páteřní trasy vysokorychlostní dopravy v návaznosti na železniční infrastrukturu v zahraničí.

Úkoly pro ministerstva a jiné ústřední správní úřady:

a) Dohodnout s Polskem, Slovenskem, Rakouskem návaznost koridorů VRT na železniční infrastrukturu sousedních států

Zodpovídá: Ministerstvo dopravy ve spolupráci s Ministerstvem pro místní rozvoj, Ministerstvem životního prostředí, Ministerstvem zahraničí

b) Zpracovat a stabilizovat koncepci VRT v ČR

Zodpovídá: Ministerstvo dopravy ve spolupráci s Ministerstvem pro místní rozvoj, Ministerstvem životního prostředí

Úkoly pro územní plánování:

Provéřit územní podmínky pro umístění rozvojového záměru a podle výsledků prověření zajistit ochranu území pro tento rozvojový záměr vymezením územních rezerv, případně vymezením koridorů.

Zodpovídá: Hlavní město Praha, Středočeský kraj, Kraj Vysočina, Jihomoravský kraj, Olomoucký kraj, Moravskoslezský kraj

(83XX) VR2

Vymezení:

(Dresden–) hranice SRN/ČR–Lovosice/Litoměřice–Praha, Plzeň–Praha,

.....

2. Upravit článek **(106) R52** následovně:

D52

Vymezení:

D2 - Rajhrad, Pohořelice – Mikulov – státní hranice Rakousko (E461).

Důvody vymezení:

Zkvalitnění silničního spojení Brno – Vídeň. Vazba na rakouskou **dálniční** síť. Součást TEN-T.

3. V článku **(121) PÚR ČR** je vymezen koridor **R43** z důvodu provázání silničních tahů D1 a R35. V článku (78) je uvedeno cit.: „V oddílu „silniční doprava“ jsou označeny písmenem „D“ a „R“ rozvojové záměry navazující na existující, případně rozestavěné části příslušných silnic, u kterých již byly parametry stanoveny. Rozvojové záměry týkající se nových kapacitních silnic, u kterých parametry teprve budou stanoveny, jsou označeny písmenem „S“.“

V souladu s novelou zákona č. 13/1997, o pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů (silniční zákon) s platností od 31.12.2015 se mění označení silnic I. třídy, které byly rychlostními silnicemi na dálnice II. třídy. V souvislosti s touto změnou lze očekávat v rámci aktualizace PÚR ČR úpravu označení silnic.

V textové části ZÚR JMK je uloženo zpracování „Územní studie nadřazené dálniční a silniční sítě v jádrovém území OB3 metropolitní rozvojové oblasti Brno“ v souladu s úkolem pro územní plánování v článku (42) PÚR ČR. Územní studie prověří v územním detailu potřebnost a realizovatelnost vybraných záměrů navrhované koncepce silniční dopravy na území Jihomoravského kraje, jež byly v ZÚR JMK vymezeny v podobě územních rezerv. Jedním ze záměrů je i propojení silničních tahů D1 a D35 (R35). Jako podklad pro vyhledání trasy nechalo MD zpracovat technicko-ekonomickou studii D43 D1 – Kuřim – Svitávka (2016), jejímž cílem bylo navrhnout a ověřit funkčnost možných dopravních řešení v koridorech územních rezerv vymezených v ZÚR JMK. V rámci zpracování studie se ukázalo, že není možné jednoznačně stanovit charakter (kategorii) komunikace. Bylo ověřeno, že původní a dlouhodobý záměr vybudovat v daném koridoru komunikaci dálničního typu s sebou přináší určitá pozitiva, ale v mnoha aspektech i negativa. V rámci této studie bylo prokázáno, že realizace kapacitní silnice I. třídy (komunikace s MÚK, omezeným přístupem a proměnným, převážně čtyřpruhovým šířkovým uspořádáním) realizovaná v některých úsecích namísto plnohodnotné dálnice by umožnila, vzhledem k návrhovým a normovým parametrům, zabezpečit lépe obsluhu území, což může přinést především do kuřimsko-brněnské aglomerace určitá pozitiva. Studie proto doporučuje, aby se další přípravné práce tj. územní studie a následná aktualizace ZÚR JMK zabývaly i otázkou zvážení jiných, ve studii identifikovaných, kategorií komunikace než je komunikace dálničního typu, a to i za cenu případné potřeby aktualizace PÚR ČR.

Dodáváme, že Ministerstvo životního prostředí ve svém stanovisku k návrhu ZÚR JMK (SEA stanovisko) souhlasilo s vymezením územních rezerv a zpracováním následné územní studie, ale

současně apelovalo na bezodkladné rozhodnutí o trasách páteřní silniční sítě v brněnské aglomeraci. V SEA stanovisku proto určilo dle § 10g odst. 2 zákona č. 100/2001 Sb. o posuzování vlivů na životní prostředí a o změně některých souvisejících zákonů ve znění pozdějších předpisů požadavek na doručení návrhu aktualizace ZÚR JMK ve smyslu ustanovení § 37 odst. 3 stavebního zákona nejpozději do 3 let od vydání ZÚR JMK.

Vzhledem k výše uvedenému uplatňujeme ve smyslu § 35 odst. 5 stavebního zákona návrh na naléhavou aktualizaci článku (121) PÚR ČR **R43** zařadit do kapacitních silnic, u kterých parametry teprve budou stanoveny tj. označení písmenem „S“, aby Jihomoravský kraj mohl splnit požadavek SEA stanoviska.

Návrh na upravení článku:

(121) **D43/S43**

Vymezení:

Brno–Moravská Třebová (E461).

Důvody vymezení:

Provázání silničních tahů D1 a D35. Zkvalitnění silničního spojení Jihomoravského, Pardubického a Hradeckého kraje. Součást TEN-T.

Úkoly pro územní plánování:

- a) Provéřit přiměřenost řešení komunikace dálničního typu a kapacitní silnice.
- b) Provéřit průchodnost trasy územím a stabilizovat trasu v ZÚR.

Zodpovídá: Jihomoravský kraj v součinnosti s Ministerstvem dopravy

4. Doplnit článek **(133)** následovně:

L3

Vymezení:

Prodloužení a rozšíření stávající vzletové a přistávací dráhy, vzletové a přiblížovací prostory letiště Brno Tuřany včetně nutného zvětšení samotného zázemí letiště.

Důvody vymezení:

Zvýšení kapacity mezinárodního letiště, zlepšení bezpečnosti letového provozu, kapacity pro multimodální dopravu.

Úkoly pro územní plánování:

- a) V závislosti na potřebách rozvoje letiště Brno Tuřany řešit územní rozvoj dotčených obcí.
- b) Řešit napojení letiště na další druhy dopravy.

Zodpovídá: Jihomoravský kraj v součinnosti s Ministerstvem dopravy

5. V Politice územního rozvoje ČR, ve znění Aktualizace č. 1 (dále jen „PÚR ČR“) v článku **(150b)** je vymezen koridor **E13** pro dvojitě vedení 400 kV Sokolnice – hranice ČR /Rakousko s podmínkou vedení mimo Lednicko – valtický areál (památko UNESCO) a CHKO Pálava.

Vedení ZVN navržené společností Čeps, a.s. tuto podmínku dle PÚR ČR nesplňuje a z toho důvodu je po dohodě s Ministerstvem pro místní rozvoj, Ministerstvem průmyslu a obchodu a zástupci společnosti ČEPS, a.s. v textové části ZÚR JMK uloženo zpracování územní studie, která prověří možnost průchodu vedení Sokolnice – hranice ČR /Rakousko (– Bisamberg) mimo LVA a CHKO Pálava.

Z mapových podkladů je zřejmé, že území Lednicko-valtického areálu a Chráněné krajinné oblasti Pálava tvoří kompaktní území podél hranice s Rakouskou republikou od k.ú. města Mikulov po nejjižnější část k.ú. Břeclav, která je zahrnuta do nadregionálního biocentra Soutok. S ohledem na vzájemnou smlouvu mezi ČEPS a APG (tzv. SOA – Systém Operation Agreement), která pevně definuje přechodový bod, bude obtížné ne-li nemožné podmínku PÚR ČR dodržet.

Z výše uvedených důvodů bylo na jednání dne 02.03.2016 na KrÚ JMK při pořizování ZÚR JMK dohodnuto, že jak společnost ČEPS, a.s. prostřednictvím Ministerstva průmyslu a obchodu tak Krajský úřad podají písemný podnět na Ministerstvo pro místní rozvoj k aktualizaci PÚR ČR. Krajský úřad tak učinil dopisem č.j. JMK 39886/2016 ze dne 14.03.2016.

Opětovně tedy uplatňujeme návrh na aktualizaci PÚR ČR. V článku (150b) vypustit nebo upravit podmínku vedení koridoru pro dvojité vedení 400 kV Sokolnice-hranice ČR/Rakousko mimo Lednicko – valtický areál (památko UNESCO) a CHKO Pálava tak, aby byl umožněn průchod vedení územím.

6. V článku (160c) PÚR ČR P14 vypustit plochu pro zásobník plynu v lokalitě Dambořice. Záměr byl dle stanoviska Ministerstva průmyslu a obchodu a vyjádření zástupců Moravských naftových dolů již zrealizován. V ZÚR JMK je již PZP Dambořice zakreslen v koordinačním výkrese jako stávající.

7. Vypustit články (179) a (190) a nahradit je článkem:

(95c) **ŽD 10**

Vymezení:

Koridor Česká Třebová–Brno.

Důvody vymezení:

Vytvoření podmínek pro zvýšení rychlosti v úsecích s jejím propadem a zvýšení kapacity I. železničního koridoru zařazeného do dohody AGC pro naplnění jejich standardů v maximálně možné míře a do evropské železniční sítě TEN-T s nároky na případné změny vedení koridoru v území. Posílení obsluhy území, rozvoj dálkové dopravy šetrné k životnímu prostředí.

Úkoly pro ministerstva a jiné ústřední správní úřady:

Připravit podklady pro územní změny nutné k realizaci rozvojového záměru.

Zodpovídá: Ministerstvo dopravy v součinnosti s Jihomoravským a Pardubickým krajem

S pozdravem

otisk razítka

Ing. arch. Eva Hamrlová, v.r.
vedoucí odboru



**MINISTERSTVO
PRO MÍSTNÍ
ROZVOJ ČR**

Dopis ředitele odboru

Číslo jednací

34022/2017-81

Vyřizuje

Mgr. Pavel Machata

Linka

2352

Datum

9. 8. 2017

Krajský úřad Jihomoravského kraje

Odbor územního plánování

a stavebního řádu

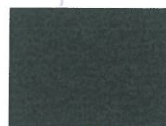
Žerotínovo náměstí 3/5

601 82 Brno

Věc: Vyjádření Ministerstva pro místní rozvoj k návrhu na zrušení Zásad územního rozvoje Jihomoravského kraje

Ministerstvo pro místní rozvoj obdrželo „Návrh na zrušení opatření obecné povahy - Zásad územního rozvoje Jihomoravského kraje ze dne 5. 10. 2016“. Vzhledem k tomu, že navrhovatelé v rámci návrhu napadají rovněž zákonnost Politiky územního rozvoje 2008 a její aktualizace, zasíláme Vám v příloze vyjádření odboru územního plánování k bodu 2 návrhu, který se dotýká působnosti ministerstva pro místní rozvoj.

S pozdravem



Ing. Roman Vodný, Ph.D.
ředitel odboru územního plánování

příloha dle textu

Ministerstvo pro místní rozvoj ČR

Staroměstské náměstí 6
110 15 Praha 1
tel.: +420 224 861 111
fax: +420 224 861 333
IČ: 66 00 22 22
www.mmr.cz



VYJÁDŘENÍ MMR K NÁVRHU NA ZRUŠENÍ ZÚR JMK V NÁVRHOVÉM BODU 2

Ad 2.

Ve vztahu k přezkoumatelnosti Politiky územního rozvoje České republiky z roku 2008 (dále jen „PÚR 2008“) navrhovatelé argumentují judikáty, které účelově interpretují k podpoře svého záměru. Argumentace navrhovatelů záměrně používá věty vytržené z kontextu. Podle ustálené soudní judikatury nenaplníuje politika územního rozvoje znaky opatření obecné povahy, proti němuž je určena soudní ochrana dle ustanovení § 101a s. ř. s. Povaha politiky územního rozvoje jako koncepčního nástroje územního plánování nejvyšší míry obecnosti je určující pro vypořádání jednotlivých námitek navrhovatelů, kteří napadají nezákonnost PÚR 2008 a z toho vyplývající nezákonnost ZÚR JMK.

V usnesení Nejvyššího správního soudu (dále jen „NSS“) ze dne 18. 11. 2009, č. j. 9 Ao 3/2009-59, citovaném navrhovateli, se mimo jiné uvádí:

„Politika je subordinačním nástrojem veřejné správy v oblasti územního plánování ...je primárně určena orgánům veřejné správy. Role veřejnosti není samoučelná; jedná se o transpozici požadavku obsaženého v SEA směrnici. Nejde tedy o konkrétní regulaci určitého území. Politika územního rozvoje je koncepčním (nikoli realizačním) nástrojem a představuje tak základní referenční rámec.... Politika územního rozvoje (§ 31 a násl. stavebního zákona z roku 2006) určuje strategii a základní podmínky pro naplňování úkolů územního plánování v jeho dalších fázích. Nejde tedy o konkrétní regulaci určitého území s obecně vymezeným okruhem adresátů, ale o koncepční nástroj územního plánování, který stanoví priority územního rozvoje v celorepublikových i mezinárodních souvislostech a který je určen orgánům veřejné správy, nikoli těm, vůči kterým je veřejná správa vykonávána, tj. adresátům jejího veřejnosprávního působení. Není proto opatřením obecné povahy, proti němuž je určena soudní ochrana dle § 101a s. ř. s., neboť z formálního a zejména z materiálního hlediska nenaplníuje jeho znaky.“

K obdobným závěrům dospěl NSS mimo jiné v rozsudku ze dne 21. 6. 2012 č. j. 1 Ao 7/2011-526. Návrh na soudní přezkum PÚR 2008 byl dále odmítnut Městským soudem v Praze usnesením ze dne 18. 10. 2012, č. j. 10 A 121/2012-114, které potvrdil NSS rozsudkem ze dne 18. 4. 2013, č. j. 4 Aos 2/2012-80 a po té i Ústavní soud (dále jen „ÚS“) v usnesení ze dne 24. 2. 2015, sp. zn. Pl. ÚS 22/14.

Z hlediska hierarchie judikatury je klíčové rovněž usnesení ÚS ze dne 2. 11. 2010, sp. zn. Pl. ÚS 5/10, ve kterém se mj. uvádí:

„13. Politika má vyjadřovat vývojové záměry státu v mezinárodním kontextu a vytvářet základ pro regionální politiku na úrovni státu, a to vše v potřebné míře obecnosti. Jde tedy o koncepční nástroj, který určuje strategii a základní podmínky pro naplňování úkolů územního plánování. Jejím účelem není stanovit pravidla vztahující se ke konkrétní situaci, ale stanovit obecné rámcové úkoly pro navazující územně plánovací činnost, zajistit koordinaci územně plánovací činnosti krajů a obcí, koordinaci odvětvových meziodvětvových koncepcí, politik a strategií.“

„17. ... Úkoly vyplývající z napadené části Politiky územního rozvoje nepochybně směřují k orgánům vykonávajícím působnost na úseku územního plánování. Ty musí prověřit reálnost či proveditelnost záměrů vyjádřených v Politice. Teprve vyhodnocení těchto dopadů ukáže, zda je záměr obsažený v Politice proveditelný. Tyto závěry podporuje i důvodová zpráva ke kapitolám 5 a 6 Politiky územního rozvoje... Jde tedy o akt, který je adresován veřejné správě. Ta je však při jeho provádění povinna postupovat v souladu se všemi právními předpisy. Svoji povahou je Politika subordinačním nástrojem veřejné správy v oblasti územního plánování.“

V tomto smyslu je tedy třeba chápat závaznost Politiky, která je primárně určena orgánům veřejné správy, nikoli těm, vůči kterým je veřejná správa vykonávána, tj. adresátům jejího veřejnosprávního působení. Na druhou stranu je však třeba připomenout, že na přípravě návrhu Politiky participuje veřejnost prostřednictvím podávání připomínek dle § 33 odst. 4 stavebního zákona. Nejde tedy o



konkrétní regulaci určitého území s obecně vymezeným okruhem adresátů, ale o interní předpis, který však s ohledem na účast veřejnosti při jeho vzniku, jež je zákonem formalizována, nese i určitý přesah nad rámec samotné vnitřní činnosti veřejné správy.“

V rozsudku ze dne 21. 6. 2012, č. j. 1 Ao 7/2011-526 se NSS vyslovil obecně ke vztahu politiky územního rozvoje a zásad územního rozvoje. V zásadách územního rozvoje jsou v souladu s politikou územního rozvoje plochy a koridory pro dopravní a technickou infrastrukturu mezinárodního a republikového významu dále zpřesňovány, aby byly realizovatelné. V případě koncových bodů vymezeného koridoru v politice územního rozvoje (s ohledem na nutnou návaznost a koordinaci se sousedními státy, kraji) je vymezení relativně „vyšší mírou podrobnosti“, ve zbylých částech je určen základní směr. Tato „vyšší míra podrobnosti“ však s sebou nenese důsledek, že by snad již ve fázi politiky územního rozvoje koridor byly určeny konkrétní obvody katastrálních území obcí či konkrétní parcelní čísla pozemků, které budou dotčeny, tzn. konkrétní lokalizace realizace záměru. Stále jde o koncepční, nikoli realizační dokument. NSS v uvedeném rozsudku neshledal, že by vymezení koridorů dopravní infrastruktury (konkrétně R52 a R43) v PÚR 2008 přesáhlo požadované obecné vymezení záměru.

Lze uzavřít, že PÚR 2008 nenaplní formální ani materiální znaky opatření obecné povahy, a to ani v případě vymezení koridorů a ploch dopravní infrastruktury. PÚR 2008 má obecně určený předmět, neboť představuje koncepční dokument, kde nejsou rozvojové záměry vymezeny s konkrétní lokalizací. Předmětem politiky územního rozvoje není regulace určitého přesně vymezeného území, jako je tomu u územně plánovací dokumentace. Politika územního rozvoje má vyjadřovat vývojové záměry státu v mezinárodním kontextu a vytvářet základ pro regionální politiku na úrovni státu, a to vše v potřebné míře obecnosti. Jde tedy o koncepční nástroj, který určuje strategii a základní podmínky pro naplňování úkolů územního plánování. Jejím účelem není stanovit pravidla vztahující se ke konkrétní situaci, ale stanovit obecné rámcové úkoly pro navazující územně plánovací činnost, zajistit koordinaci územně plánovací činnosti krajů a obcí, koordinaci odvětvových a meziodvětvových koncepcí, politik a strategií. Politika územního rozvoje například vymezuje plochy a koridory dopravní a technické infrastruktury. Na této úrovni se vždy jedná o vymezení obecné se stanovením úkolů pro územní plánování tak, jak to vyplývá z hierarchie či posloupnosti jednotlivých nástrojů územního plánování a jak též aprobuje judikatura.

Veškeré výše uvedené (a další) judikáty nemíní navrhovatelé respektovat a nemíní respektovat žádné akty státní moci, pokud jim nebude vyhověno, tedy pokud nebude zvoleno jimi preferované věcné řešení koncepce dopravní infrastruktury na území Jihomoravského kraje. Je otázkou, zda takový postup nelze již považovat za nadužívání práva, tedy za svévoli.

Návrh je zjevně účelový, neboť navrhovatelé uvádějí, že pokud NSS a ÚS setrvávají na svém názoru (ohledně nemožnosti soudního přezkumu politiky územního rozvoje jako opatření obecné povahy), je „jedinou zbývajícím možností napadení její nezákonnosti spolu se ZÚR“. Ve skutečnosti se však nejedná o nic jiného než o napadení PÚR 2008 a pokus o její faktické zrušení soudem (v části týkající se napadení koncepce dopravní infrastruktury a jednotlivých dopravních záměrů na území Jihomoravského kraje). Politika územního rozvoje jako zastřešující koncepční dokument na úrovni státu nejvyšší míry obecnosti v oblasti územního plánování však neurčuje konkrétní územní řešení, které by mohlo mít konkrétní dopady na dotčené osoby. Chybí proto materiální základ pro dotčení práv a oprávněných zájmů těchto osob a tedy i pro soudní přezkum. Jak uvedl ÚS v usnesení ze dne 2. 11. 2010, sp. zn. Pl. ÚS 5/10 „...ze skutečnosti, že určité stavby jsou umístěny v plochách a koridorech vymezených v politice územního rozvoje, neplyne bez dalšího konkrétní předmět regulace...“.

Ze skutečnosti, že PÚR 2008 zavazuje orgány veřejné správy, a tudíž omezuje jejich správní uvážení, nelze dále také vyvozovat, jak to činí navrhovatelé, nutnost umožnit soudní přezkum PÚR 2008. Přestože PÚR 2008 nebo některé oborové materiály, například Dopravní koncepce ČR, a další koncepční materiály, interně usměrňují výkon veřejné správy, nelze považovat z důvodu dodržení zásady dělby moci za vhodný kontrolní mechanismus jejich soudní přezkum. Jednak jde o koncepci nebo politiky či strategie, které mají jen velmi nepřímý dopad na konkrétní osoby jako nositele práv, přičemž navazující činnost veřejné správy vzhledem k obecnosti těchto koncepcí a postupné konkretizaci jejich požadavků v navazujících postupech poskytuje širokou možnost zohlednění práv a oprávněných zájmů dotčených osob na úrovni, kde již může dojít k přímému dotčení jejich práv. Dále



pak je třeba nahlédnout, že zásadní rozhodnutí na úrovni politiky územního rozvoje, jsou rozhodnutí svou povahou politická. Jejich opravným mechanismem proto není soudní přezkum. Úvaha navrhovatelů vede k závěru, že všichni občané, kteří se cítí dotčeni na svých právech (například na právu na zdravé životní prostředí) rozhodnutím vlády, by měli mít možnost tuto vládu žalovat. Je zřejmé, že úvaha směřuje k nahrazení činnosti moci výkonné soudním rozhodováním. Ohledně častých výroků navrhovatelů o „politickém voluntarismu“ lze uvést, že právě úprava postupu pořizování politiky územního rozvoje (a rovněž zásad územního rozvoje) ve stavebním zákonu, zejména participace krajů a dotčených orgánů, naopak eliminuje projevy voluntarismu a akcentuje potřebu konsensu v prioritních záměrech.

Skutečnost, že politika územního rozvoje nenaplnuje žádný z materiálních pojmových znaků opatření obecné povahy, v žádném případě nezbavuje navrhovatele možnosti domáhat se soudního přezkumu územně plánovací dokumentace, která má následně v politice uvedený záměr konkretizovat. Územně plánovací dokumentací stavební zákon rozumí zásady územního rozvoje, územní plán a regulační plán. Všechny uvedené nástroje územního plánování se obligatorně vydávají formou opatření obecné povahy, což mimo jiné znamená oprávněně navrhovatelů uplatnit případně zkrácení svých práv postupem dle ustanovení § 101a soudního řádu správního. Pokud ustálená soudní judikatura nepřipouští soudní přezkum politiky územního rozvoje, nelze hovořit o odepření přístupu k soudu, jež by v konečném důsledku mohl vést k odepření spravedlnosti (denegatio iustitiae), jak vyplývá mj. z usnesení NSS ze dne 18. 11. 2009, č. j. 9 Ao 3/2009-59.

V kontextu citovaného usnesení ÚS ze dne 2. 11. 2010, sp. zn. Pl. ÚS 5/10 a dalších judikátů je nutné vykládat též jednotlivé úvahy obsažené v rozsudku NSS ze dne 21. 6. 2012, č. j. 1 Ao 7/2011-526. Vycházel-li NSS v dané věci z PÚR 2008 a trval-li opakovaně na její závaznosti, znamená to, že neshledal překročení základního rámce zákonem vymezeného obsahu politiky územního rozvoje. Povaha politiky územního rozvoje je určující pro vypořádání všech žalobních námitek uvedených pod bodem 2, kde navrhovatelé napadají nezákonnost PÚR 2008 a z ní vyplývající nezákonnost ZÚR JMK. Na jednotlivé žalobní námítky uvedené pod bodem 2 (str. 65 a násl. návrhu) je třeba nahlížet optikou výše popsaného charakteru politiky územního rozvoje jako celostátního koncepčního nástroje územního plánování, její úlohy a pozice v systému nástrojů územního plánování.

Navrhovatelé uvádějí, že záměry uvedené v PÚR 2008 nelze „automaticky“ převzít do ZÚR JMK „bez dalšího hodnocení jejich dopadů či zvažování možných variant“. Dále dokládají, že tento proces zahrnuje prověření reálnosti a proveditelnosti uvedených záměrů a musí odpovídat větší míře podrobnosti, jakou mají zásady územního rozvoje oproti politice územního rozvoje. S těmito úvahami navrhovatelů, opřenými o relevantní judikaturu, lze v zásadě souhlasit. Orgány krajů při pořizování zásad územního rozvoje (stejně jako další orgány územního plánování při výkonu územně plánovací činnosti) nepřejímají automaticky do územně plánovací dokumentace v politice územního rozvoje obsažené záměry bez dalšího hodnocení jejich dopadů či zvažování možných variant. Orgány územního plánování přitom musí prověřit reálnost či proveditelnost záměrů vyjádřených v politice územního rozvoje.

Závaznost záměrů vyjádřených v PÚR 2008 pro pořizování a vydávání zásad územního rozvoje, územních a regulačních plánů a pro rozhodování v území přitom podle usnesení NSS ze dne 18. 11. 2009, č. j. 9 Ao 3/2009-59 „... *neznamená a ani znamenat nemůže, že by kraje při pořizování zásad územního rozvoje automaticky převzaly do svých plánů realizaci v Politice obsažených záměrů, a to bez dalšího hodnocení jejich dopadů či zvažování možných variant. Takový postup by byl v rozporu se zvláštními právními předpisy jako je zákon č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí, nebo zákon č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, případně zmíněná SEA směrnice komunitárního práva. Závaznost obecně formulovaných záměrů Politiky pro územně plánovací dokumentaci je nutno vyložit jako závaznost příslušných územních orgánů převzít do územně plánovací dokumentace vládou České republiky schválený koncepční záměr územního rozvoje na celostátní či mezinárodní úrovni, nikoli faktickou realizaci tohoto záměru...*“.

Politika územního rozvoje je koncepčním (nikoli realizačním) nástrojem územního plánování a představuje tak základní referenční rámec, který je závazný potud, že je třeba se v tomto rámci pohybovat a vycházet z něho při pořizování a vydávání zásad územního rozvoje, územních plánů, regulačních plánů a při rozhodování v území (§ 31 odst. 4 stavebního zákona). Úkoly vyplývající z napadené části PÚR 2008 nepochybně směřují k orgánům vykonávajícím působnost na úseku



územního plánování. V tomto smyslu je tedy třeba chápat závaznost PÚR 2008, která je primárně určena orgánům veřejné správy, nikoli těm, vůči kterým je veřejná správa vykonávána, tj. adresátům jejího veřejnosprávního působení.

Je pravdou, jak uvádějí navrhovatelé, že dopravní a technická infrastruktura může být i na úrovni politiky územního rozvoje vymezena pomocí koridorů. Navrhovatelé se však použitím slova „koridor“ pro některé prvky politiky územního rozvoje nechávají svést k představě koridoru jako konkrétně vymezené části území (pásu území), u které lze předpokládat její možné konkrétní dopady na životní prostředí a udržitelný rozvoj. Od této zavádějící představy pak navrhovatelé odvíjejí své další úvahy. Skutečnost, že politika územního rozvoje je v oblasti územního plánování dokumentem nejvyšší obecnosti se projevuje mimo jiné tím, že postrádá výkresovou dokumentaci. Schémata k politice územního rozvoje přiložená mají pouze orientační charakter. Z toho je zřejmé, že koridor na úrovni politiky územního rozvoje nelze ztotožňovat s koridory, jak jsou známy z územně plánovací dokumentace, konkrétně ze zásad územního rozvoje či z územních plánů. Koridor na úrovni politiky územního rozvoje nemá konkrétní územní vymezení. Koridor je závazným způsobem vymezen v textu politiky územního rozvoje, a to zpravidla jako požadavek na propojení určitých míst na území ČR. K prověřování konkrétního územního řešení v koncepční (nikoliv podrobné) rovině pak dochází až v zásadách územního rozvoje. S tím koresponduje i výše citovaný rozsudek NSS ze dne 21. 6. 2012, č. j. 1 Ao 7/2011-526, ve kterém soud dospěl k závěru, že sice některá specifika dopravní a technické infrastruktury odůvodňují vyšší míru podrobnosti vymezení této infrastruktury, ale tato „vyšší míra podrobnosti“ s sebou nenesou důsledek, že by již ve fázi politiky územního rozvoje koridor určil konkrétní obvody katastrálních území obcí či konkrétní parcelní čísla pozemků, které budou dotčeny, tzn. konkrétní lokalizaci realizace záměru.

Politika územního rozvoje nemůže překročit zákonné zmocnění ani porušit princip subsidiarity a stanovit konkrétní regulaci určitého území. Z tohoto i dalších výše uvedených důvodů nelze tedy ani vyhodnotit vliv PÚR 2008 na udržitelný rozvoj území či zákonem chráněné veřejné zájmy v míře a podrobnosti požadované navrhovateli. Naopak právě podrobnost řešení, které by umožnilo podrobné vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území, posouzení variant věcného řešení či dopady PÚR 2008 na konkrétní veřejné zájmy chráněné podle právních předpisů by vedla k nezákonnosti politiky.

Nelze souhlasit ani s tvrzením navrhovatelů, že „ZÚR JMK nevyhověly požadavku § 36 odst. 3 stavebního zákona na prověření záměrů obsažených v PÚR, neboť řadu těchto záměrů vymezují pouze ve formě územních rezerv“ (str. 65 návrhu). Navrhovatelé vycházejí z chybného předpokladu, že všechny záměry převzaté z PÚR 2008 musí být „plně prověřeny“, přitom však ZÚR JMK vymezuje některé z nich formou územní rezervy, o níž zákon stanoví, že se z hlediska vlivů na životní prostředí a evropsky významné lokality a ptačí oblasti neposuzuje (viz úprava územní rezervy v § 36 odst. 1 stavebního zákona). Podle § 36 odst. 3 stavebního zákona „Zásady územního rozvoje v nadmístních souvislostech území kraje zpřesňují a rozvíjejí cíle a úkoly územního plánování v souladu s politikou územního rozvoje, určují strategii pro jejich naplňování...“. Ne všechny záměry musí být v zásadách územního rozvoje vymezeny jako koridor či plocha, které jsou „plně prověřeny“ a umožňují jejich realizaci. Strategie kraje a státu může některé ze záměrů odsunout do vzdálenějšího časového horizontu a požadovat jejich pozdější úplné prověření, zvláště v situacích, kdy se dílčím prověřením při zpracování zásad územního rozvoje a na základě dostupných podkladů dospěje k závěru, že nejsou naplněny nezbytné podmínky pro umožnění realizaci těchto záměrů, avšak území pro jejich případnou realizaci je třeba chránit. To platí i pro záměry převzaté z PÚR 2008, která u některých úkolů uvádí, že mají být územně chráněny vymezením koridoru nebo územní rezervy. Tvrzení navrhovatelů, že vydáním ZÚR JMK došlo k porušení zákona, neboť územní rezervy nebyly posouzeny z hlediska vlivů na životní prostředí, veřejné zdraví a udržitelný rozvoj území, je v rozporu se zákonem, navíc je záměrně matoucí a účelové. Ustanovení § 36 odst. 1 stavebního zákona územní rezervy z posuzování explicitně vyjímá.

Ad 2.1

Navrhovatelé v bodu 2.1 namítají, že před vydáním PÚR 2008 v rámci procesu jejího pořizování, a to konkrétně především v procesu posouzení vlivů návrhu na udržitelný rozvoj území, mělo dojít (a nedošlo) k vyhodnocení možných „variant řešení“ a jejich vzájemnému porovnání.



Na úrovni politiky územního rozvoje se vyskytují dva druhy jevů. Jedním z nich jsou jevy, které mají původ v politice samé, například rozvojové oblasti nebo rozvojové osy. Tyto jevy jsou založeny na fyzických danostech území a jsou do politiky územního rozvoje zapracovány v nejobecnější rovině, která ještě vytváří rámec pro stanovení požadavků na konkretizaci úkolů územního plánování v republikových, přeshraničních a mezinárodních souvislostech" a určení „strategie a základních podmínek pro jejich naplňování“ (§ 31 odst. 1 stavebního zákona). Formulace „určuje požadavky na konkretizaci úkolů“ dostatečně jasně vyjadřuje, že politika územního rozvoje nestanovuje konkrétní úkoly územního plánování, ale požadavky na jejich stanovení, které se pak postupně a sestupně uskutečňuje při pořizování jednotlivých hierarchických stupňů územně plánovací dokumentace. Zpracování „variant řešení“ by v případě těchto jevů bylo nanejvýš formálním postupem, který by oproti analytickým podkladům pro zpracování politiky územního rozvoje nemohl přinést nové relevantní poznatky.

Druhým typem jevů jsou „plochy a koridory mezinárodního a republikového významu“ [§ 32 odst. 1 písm. d) stavebního zákona]. K pojmu koridor odkazujeme na předchozí text. Koncepte, které tyto koridory představují, například zmiňovaná koncepce dopravní infrastruktury, však mají původ mimo politiku územního rozvoje, v oborových podkladech a koncepčních materiálech, které již prošly postupem přípravy, vyhodnocení variant řešení a projednání a zpravidla byly aprobovány orgánem veřejné moci. Úkolem politiky územního rozvoje je v těchto případech „koordinovat ... tvorbu koncepcí schvalovaných ministerstvy a jinými ústředními správními úřady“, a to „s ohledem na možnosti území“ (§ 31 odst. 2 stavebního zákona). Požadavek formálního postupu studování jednotlivých variant jednotlivých koncepcí se zde jeví jako nereálné a duplicitní vůči postupu přípravy oborových koncepcí, a naopak, vyhodnocování variant jednotlivých koridorů – ve smyslu jednotlivých územních řešení určitého požadavku na územní propojení daných destinací by bylo nepřipustným zásahem do působnosti krajů při vydávání zásad územního rozvoje a požadavkem na rozpracování řešení politiky územního rozvoje do podrobnosti, která neodpovídá nejvyšší míře obecnosti politiky. Viz též předchozí text k povaze politiky územního rozvoje a pojetí koridorů v ní.

Z uvedeného je zřejmé, že na úrovni obecnosti politiky územního rozvoje nelze rozumně hodnotit střety s územími Natura 2000, protože takovéto střety nejsou a nemohou být známy vzhledem k neexistujícímu konkrétnímu územnímu řešení. Vzhledem k očekávanému územnímu rozsahu nebo délce, případně rámcovému směřování určitého úkolu územního plánování, který je v politice územního rozvoje uložen k řešení, lze na úrovni politiky územního rozvoje pouze odhadovat, že v podrobnějších stupních řešení mohou být s určitou mírou pravděpodobnosti předpokládány možné střety s lokalitami Natura 2000, případně jinými plošně rozsáhlými hodnotnými částmi území, ke kterým však při konkrétním řešení vůbec nemusí dojít.

Koncepční řešení politiky územního rozvoje nemůže být formulováno variantně, neboť v případě variantního řešení by tato nemohla být závazným podkladem pro zpracování územně plánovací dokumentace a neplnila by jeden ze svých základních účelů – „koordinovat ... tvorbu koncepcí schvalovaných ministerstvy a jinými ústředními správními úřady“ (§ 31 odst. 2 stavebního zákona). Z obecného charakteru politiky územního rozvoje, která neurčuje územní řešení záměru, vyplývá, že se na politiku územního rozvoje nevztahuje a ani nemůže vztahovat požadavek variantního zpracování jednotlivých záměrů ani celkových dopravních koncepcí. Požadavek na variantní zpracování rozvojových záměrů v politice územního rozvoje nemá oporu ve stavebním zákoně ani v jiných relevantních předpisech. Na podporu zákonnosti invariantního řešení lze ostatně přiměřeně vztáhnout judikáty, které uvádějí, že ani zpracovatel zásad územního rozvoje či jejich aktualizace, tedy navazující územně plánovací dokumentace, nemá obecně povinnost zpracovat různé varianty řešení (srov. např. rozsudky NSS ze dne 25. 5. 2017, č. j. 5 As 49/2016-198, ze dne 21. 6. 2012, č. j. 1 Ao 7/2011-526, nebo ze dne 12. 5. 2016, č. j. 6 As 174/2015-72).

Zvláštním případem „variantnosti“ řešení PÚR 2008 (ve znění před její aktualizací) sui generis byl čl. 121, ve kterém bylo Ministerstvu dopravy (dále jen „MD“) v součinnosti s Ministerstvem životního prostředí (dále jen „MŽP“) a kraji Jihomoravským a Pardubickým uloženo prověřit proveditelnost rozvojového záměru R43 Brno–Svitavy/Moravská Třebová. Po prověření byl záměr v rámci aktualizace PÚR 2008 v roce 2015 vymezen v trase Brno–Moravská Třebová. Zde se však jednalo o úkol v časovém horizontu do roku 2010 prověřit trasu, nikoliv o věčné variantní řešení.



Ad 2.2

K námitce navrhovatelů, že před vydáním PÚR 2008 neproběhlo vyhodnocení kumulativních a synergických vlivů jednotlivých záměrů dopravní infrastruktury, obsažených v PÚR 2008, jejich identifikaci a kvantifikaci, lze uvést, že na úrovni politiky územního rozvoje nejsou známa konkrétní územní řešení a nelze identifikovat jejich konkrétní dopady (hrubý odhad plánované zátěže) na životní prostředí. Vzhledem k tomu, že nelze identifikovat dopady na životní prostředí záměrů, které nejsou územně konkretizovány, nelze odhadovat jejich kumulativní a synergické vlivy. Posouzení politiky územního rozvoje jako koncepce proto odpovídá míře její obecnosti a představuje odborný odhad rizika, že při konkretizaci úkolů územního plánování v navazující dokumentaci budou s určitou pravděpodobností předpokládány určité dopady na území. Tento odhad budoucího dopadu je zpravidla porovnáván vůči variantě nerealizace koncepce (tzv. nulové variantě). K vyhodnocení kumulativních a synergických vlivů jednotlivých záměrů dopravní infrastruktury PÚR 2008 ukládá úkoly pro územní plánování a další úkoly pro jednotlivé resorty. V PÚR 2008 mohou být a jsou vymezeny (deklarovány) záměry, které takovým hodnocením již (někdy i opakovaně) prošly.

Navrhovatelům nelze přisvědčit ani v tom, že ze stanoviska MŽP ze dne 23. 1. 2009, č. j. MŽP 4872/ENV/09 vyplývá, že při zpracování vyhodnocení SEA pro návrh PÚR 2008 nebyly dodrženy obsahové požadavky zákona č. 100/2001 Sb. Uvedené stanovisko bylo vládou zohledněno v míře a způsobem odpovídajícím charakteru politiky územního rozvoje – řada požadavků vyplývajících ze stanoviska MŽP zcela jednoznačně nebyla řešitelná na úrovni politiky územního rozvoje, ale svým zaměřením odpovídala až podrobnějšímu řešení v územně plánovací dokumentaci. Způsob zohlednění byl vládě předložen formou sdělení Ministerstva pro místní rozvoj uvedeného v části VII. písm. c), bod c. 1 a c. 2 materiálu předkládaného vládě. Usnesení vlády č. 929 ze dne 20. 7. 2009 schválilo spolu s PÚR 2008 i toto sdělení (viz <http://www.mmr.cz/Uzemni-planovani-a-stavebnirad/Koncepce-Strategie/Politika-uzemniho-rozvoje-Ceske-republiky/Politika-uzemniho-rozvoje-CR-2008/Politika-uzemniho-rozvoje-vcetne-souvisejicich-mat>).

Ad 2.3 až 2.5

Navrhovatelé namítají nezákonnost vymezení koridorů R52 a R43 v PÚR 2008. Napadají přitom nedostatečné prověření variantního řešení s využitím koridoru R55. Na podporu svých tvrzení navrhovatelé předkládají tzv. „autorizované studie“, které obsahují alternativní řešení dopravní koncepce na území Jihomoravského kraje. Srovnáním uvedených řešení s řešením obsaženým v PÚR 2008 docházejí navrhovatelé k závěru, že řešení obsažené v PÚR 2008 je nezákonné, protože má větší negativní dopady na území Natura 2000, životní prostředí, veřejné zdraví, apod.

K námitce je třeba uvést, že uvedené „autorizované studie“ nejsou ani územně plánovacími podklady ve smyslu stavebního zákona, ani nebyly zadány či pořízeny orgány veřejné správy. Z toho plyne, že pořizovatel PÚR 2008 ani vláda nebyly povinny zohlednit uvedené alternativní koncepce a nerespektování zmíněných studií nelze označit za nepřijatelnou libovůli vlády. V případě studií, které nejsou zadány orgány veřejné správy anebo nejsou zahrnuty do evidence územně plánovací činnosti, a které jsou nevyžádány, nemají orgány veřejné správy žádnou povinnost zdůvodňovat, proč takové studie nebyly akceptovány. Koridory R43, R52 i R55 byly dlouhodobě prověřovány a opakovaně posuzovány. Jedná se o významné dopravní koridory, které jsou součástí sítě TEN-T.

V případě koridoru R52 navrhovatelé tvrdí, že vláda převzala do PÚR 2008 záměr R52 z ÚP VÚC Břeclavsko, který byl zrušen rozsudkem NSS ze dne 25. 11. 2009, č. j. 3 Ao 1/2007-210 z toho důvodu, že neproběhlo zjišťovací řízení dle § 10i zákona č. 100/2001 Sb. Ve vztahu k ÚP VÚC Břeclavska NSS v rozsudku ze dne 21. 6. 2012, č. j. 1 Ao 7/2011-526 uvedl, že „...v mezidobí než Jihomoravský kraj posoudil obě koncepčně odlišné varianty propojení měst Brno a Vídeň, rozhodla vláda...“ (pozn. ve prospěch koridoru R 52). Navrhovatelé však namítají, že zjišťovací řízení při pořizování PÚR 2008 nebylo provedeno v intencích rozsudku NSS ze dne 25. 11. 2009, č. j. 3 Ao 1/2007-210 ohledně ÚP VÚC Břeclavsko a neproběhlo řádné posouzení a vyhodnocení variant kapacitního spojení měst Brna a Vídně.

Je třeba upřesnit, že vláda nemůže „převzít“ řešení z regionální dokumentace, a to vzhledem k zásadně odlišné podrobnosti politiky územního rozvoje schvalované vládou a regionální územně



plánovací dokumentace. Zatímco PÚR 2008 obsahuje pouze obecné úkoly pro územní plánování a rámcově koordinuje územní dopady celostátních koncepcí, ÚP VÚC Břeclavsko obsahoval již konkrétnější rozpracování úkolů územního plánování s rámcovým územním řešením. Politika územního rozvoje však může obecně požadovat, aby v územně plánovací dokumentaci byla zajištěna územní ochrana pro řešení určitého úkolu územního plánování. Východiskem pro koridor R52 rozhodně nebyl ÚP VÚC Břeclavsko, ale situace, kdy existují dva koncové body tohoto dopravního záměru. Na jedné je stávající dokončená dálnice D52 u Pohořelic, na rakouské straně byl pro řešení PÚR 2008 dán druhý koncový bod v srpnu 1999 schválením novely silničního zákona obsahující vedení dálnice A5 v trase Eibesbrunn – Schrick – Poysbrunn – Drasenhofen/Mikulov. V usnesení vlády č. 735 z 6. října 2010, se v bodě II. uvádí, že „vláda souhlasí s propojením rychlostní silnice R52 na území České republiky a dálnice A5 na česko-rakouské státní hranici mezi městy Mikulov a Drasenhofen“.

Územní plánování je druhem plánování, tedy činnosti orientované svou podstatou do budoucnosti. Zároveň jde o soustavu nástrojů, které vzájemně kooperativně působí k naplnění cílů územního plánování v území – k harmonizaci využití území v dlouhodobém časovém horizontu a při zohlednění jeho dynamiky. Z těchto důvodů není možné v případě, kdy je určitý dokument (ÚP VÚC Břeclavsko) zrušen z důvodu procesního pochybení a s ním je zrušena i ochrana území pro případné umístění určitého záměru, rezignovat na ochranu tohoto území jinými nástroji územního plánování a čekat na pořízení nové regionální dokumentace. V případě, že by totiž věcné řešení nebylo v dalších postupech územního plánování korigováno, avšak ani ponecháno (z důvodu zrušení určitého dokumentu – jak si to představuje žalobce), bylo by při pořízení nové dokumentace namísto zrušené dříve chráněné území pravděpodobně již nevyužitelné z důvodu absence ochrany tohoto území po dobu pořizování nové dokumentace.

V předchozím textu bylo vysvětleno, že „koridory“ v politice územního rozvoje mají podstatně odlišný charakter od koridorů vymezovaných v územně plánovací dokumentaci. Postrádají konkrétní územní vymezení. Z tohoto důvodu také není politika územního rozvoje vhodným dokumentem pro posuzování variant (tzn. územních variant) řešení určitého územně vymezeného koridoru. Posouzení politiky územního rozvoje jako koncepce ve smyslu zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí a o změně některých dalších zákonů, ve znění pozdějších předpisů, a zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, ve znění pozdějších předpisů, má proto obecný charakter odpovídající míře obecnosti této koncepce.

K námitce navrhovatelů, že vymezení R52 v PÚR 2008 nerespektuje stanovisko MŽP k návrhu koncepce dopravních sítí do r. 2010 ze dne 24. 6. 1999, č. j. M/11862/1137/700/1412/OPVŽ, ve kterém MŽP podle navrhovatelů konstatovalo, že „*Vylučuje se výstavba a územní ochrana trasy R52 v úseku Pohořelice - Nový Přerov – hranice Rakouska, preferuje se dostavba trasy R55 Břeclav D2 – hranice Rakouska...*“ sdělujeme následující. Uvedené stanovisko bylo překonáno (nejpozději schválením PÚR 2008) a není nadále aktuální. Trasa R52 v úseku Pohořelice - Mikulov - Drasenhofen byla potvrzena výše citovaným usnesením vlády č. 735 z 6. října 2010. Vláda na základě relevantních podkladů schválením PÚR 2008 rozhodla o tom, že nadále nebude sledován záměr R 55 od křížení s dálnicí D 2 – Břeclav – hranice ČR/Rakousko (tedy koridor, se kterým počítají veškeré „autorizované studie“ uváděné navrhovateli jako alternativou ke koridoru R52).

Obecně k tvrzené námitce absence úvahy týkající se minimalizace dopadů na životní prostředí (konkrétně úvahy týkající se překročení limitů pro částice polévatého prachu v jižní části brněnské aglomerace) je třeba uvést, že vzhledem k povaze a charakteru politiky územního rozvoje nelze na této úrovni posoudit a vyhodnotit střet jednotlivých rozvojových záměrů s limity ochrany ovzduší ani ochranou jiných veřejných zájmů. V rozsudku NSS ze dne 21. 6. 2012, č. j. 1 Ao 7/2011-526 se uvádí, že „...*Vymezení koridorů a ploch nadmístního významu v zásadách územního rozvoje se nemůže z povahy věci dostat do rozporu s imisními limity znečištění ovzduší (§ 6 odst. 1 zákona č. 86/2002 Sb., o ochraně ovzduší) či nejvyššími přípustnými hodnotami hluku (§ 30 odst. 1 zákona č. 258/2000 Sb., o ochraně veřejného zdraví)*...“. Citovaný judikát NSS je třeba považovat za aktuální i po nabytí účinnosti zákona č. 201/2012 Sb., o ochraně ovzduší. Jestliže podle NSS samo vymezení silničních koridorů nadmístního významu v zásadách územního rozvoje v nadlimitně zatížené oblasti není v rozporu s principem přípustné míry znečištění životního prostředí, resp. s imisními limity znečištění ovzduší a nejvyššími přípustnými hodnotami hluku, tím spíše uvedené platí pro vymezení koridorů dopravní infrastruktury v politice územního rozvoje jako dokumentu nejvyšší míry obecnosti na úseku



územního plánování. NSS naopak zdůraznil, že posuzování imisních limitů znečištění ovzduší (a nejvyšších přípustných hodnot hluku) stanovených příslušnými prováděcími předpisy má své místo především v územním řízení v rámci realizace konkrétního záměru.

Orgány územního plánování jsou při naplňování cílů a úkolů územního plánování a konkretizaci rozvojových záměrů obsažených v politice územního rozvoje povinny dodržovat platné právní předpisy a postupovat v součinnosti s dotčenými orgány, které jednotlivé veřejné zájmy hájí.

K ochraně veřejných zájmů jsou v PÚR 2008 stanoveny republikové priority územního plánování, včetně čl. 24, který ukládá „Vytvářet podmínky pro zlepšování dostupnosti území rozšiřováním a zkvalitňováním dopravní infrastruktury s ohledem na potřeby veřejné dopravy a veřejného zdraví, ... Vytvářet podmínky pro zvyšování bezpečnosti a plynulosti dopravy, ochrany a bezpečnosti obyvatelstva a zlepšování jeho ochrany před hlukem a emisemi...“. Uvedenou prioritu konkrétně naplňují orgány územního plánování při pořizování a vydávání územně plánovací dokumentace a projektant, který tuto dokumentaci zpracovává.

K tvrzené námitce překryvu koridoru R52 s oblastí se zhoršenou kvalitou ovzduší dodáváme, že se jednalo o institut podle zákona č. 86/2002 Sb., o ochraně ovzduší a o změně některých dalších zákonů (zákon o ochraně ovzduší). V současně platném a účinném zákonu č. 201/2012 Sb., o ochraně ovzduší, ve znění pozdějších předpisů, již uvedený institut upraven není, nelze tedy hovořit o překryvu koridoru R52 s oblastí se zhoršenou kvalitou ovzduší, která dle zákona neexistuje.

Domnělá pochybení, ze kterých navrhovatelé dovozují nezákonnost PÚR 2008, nejsou prokazatelná. Vesměs se jedná o to, že navrhovatelé spatřují „nedostatky“ PÚR 2008, resp. PÚR, ve znění Aktualizace č. 1 z roku 2015 v tom, že neřeší dopravní koncepci variantně, nerespektuje zákonná omezení ve vztahu k limitům životního prostředí, apod. Jak bylo poukázáno výše, tvrzení navrhovatelů vycházejí z nepochopení charakteru a účelu politiky územního rozvoje. Dle usnesení Městského soudu v Praze ze dne 18. 10. 2012, č. j. 10 A 121/2012-114 nelze konkrétně dovodit z politiky územního rozvoje nutnost protnutí území obcí, které jsou konkrétně jmenovány v textu o koridoru, a to pro míru obecnosti jejich vymezení. Na úrovni politiky územního rozvoje nejsou požadavky navrhovatelů řešitelné.

Upozorňujeme na skutečnost, že PÚR 2008 byla v části řešení týkající se koncepce dopravní infrastruktury na území Jihomoravského kraje a zejména koridorů R43 a R52 v minulosti napadena před soudem. V rozsudku NSS ze dne 21. 6. 2012, č. j. 1 Ao 7/2011-526 neshledal, že by vymezení koridorů dopravní infrastruktury (konkrétně R52 a R43) v PÚR 2008 přesáhlo požadované obecné vymezení záměru.

Námitka, že koncepce sítě TEN-T nebyla posouzena a vyhodnocena z hlediska vlivů na životní prostředí a veřejné zdraví v rámci procesu SEA, se nezakládá na pravdě. Usnesením vlády č. 850 z 13. listopadu 2013 byly schváleny Dopravní sektorové strategie, 2. fáze, na což již reagovala PÚR, ve znění Aktualizace č. 1. Tato strategie též prošla posouzením SEA.

Ad 2.6

Nezákonnost Aktualizace č. 1 PÚR

Na tvrzené nedostatky Aktualizace č. 1 PÚR se přiměřeně vztahuje to, co bylo uvedeno výše k namítané údajné nezákonnosti PÚR 2008.

2.6.1

K námitce nezákonnosti čl. 109 PÚR, ve znění Aktualizace č. 1, spočívající dle navrhovatelů v nezákonnosti vypuštění rozvojového záměru v úseku R55 Břeclav – st. hranice uvádíme, že prověřování proveditelnosti záměru bylo ukončeno usnesením vlády č. 735 z 6. října 2010. V bodě II. tohoto usnesení je uvedeno, že „vláda souhlasí s propojením rychlostní silnice R52 na území České republiky a dálnice A5 na česko-rakouské státní hranici mezi městy Mikulov a Drasenhofen“. MD splnilo úkol z PÚR ČR 2008 prověřit proveditelnost rozvojového záměru v úseku R55 Břeclav – st. hranice a požádalo o vypuštění zmiňované části z PÚR ČR, k čemuž došlo v rámci Aktualizaci č. 1 PÚR.



2.6.2

K námitce nezákonnosti čl. 121 PÚR, ve znění Aktualizace č. 1, spočívající dle navrhovatelů ve vypuštění jedné z územních variant rychlostní silnice R43 (bez odůvodnění splnění úkolu prověřit varianty) sdělujeme, že proveditelnost obou variant (Svitavy/Moravská Třebová) byla posouzena samostatnou studií, která prokázala u varianty Svitavy závažný střet s jímacím územím Březovského vodovodu, který je rozhodujícím zdrojem pitné vody pro Brno, dále střet s dobývacím prostorem lupkového lomu Březinka východně od obce Horákova Lhota. Trasa na Svitavy je dále stísněna úzkým údolím řeky, dvojkolejnou tratí, silnicí I/43 a znamenala by velký zábor zemědělského půdního fondu. Studie doporučila, aby nadále byla sledována varianta vedená směrem k připojení na R35 v prostoru Starého Města u Moravské Třebové. Na základě výsledků studie byla dne 16. 9. 2010 mezi MD a MŽP uzavřena dohoda o dalším sledování varianty Moravská Třebová. Z důvodu splnění úkolu MD „*Prověřit proveditelnost rozvojového záměru koridoru „Brno – Svitavy/Moravská Třebová (E 461)“*“ a na základě Zprávy o uplatňování PÚR 2008 byl v rámci Aktualizace č. 1 PÚR vymezen rozvojový záměr Brno-Moravská Třebová.

2.6.3

K námitce nezákonnosti čl. 24a PÚR, ve znění Aktualizace č. 1, uvádíme, že požadavkem předcházet „*dalšímu významného zhoršování stavu*“ tam, kde dochází k překračování zákonem stanovených mezních hodnot imisních limitů PÚR 2008 nijak nerelativizuje povinnost orgánů územního plánování a dotčených orgánů vytvářet předpoklady pro udržitelný rozvoj území a konkretizovat ochranu veřejných zájmů vyplývajících ze stavebního zákona a zvláštních právních předpisů. Jedná se o obecnou prioritu, se kterou se musí vypořádat pořizovatel a zpracovatel příslušné územně plánovací dokumentace. Z namítaných důvodů nelze dovozovat neplatnost dokumentu politického charakteru přijímaného vládou. Aktualizace PÚR nemůže nijak relativizovat omezení a povinnosti uložené zákonem č. 201/2012 Sb., o ochraně ovzduší, ve znění pozdějších předpisů, na jehož základě konají příslušné orgány státní správy.

2.6.4

K namítané rozpornosti čl. 117 (koridor S8) a 121 (koridor R43) PÚR, ve znění Aktualizace č. 1, spočívající v absenci posouzení dopadu změny vymezení koridoru S8 na, s kapacitní silnicí S8 provázaný, dopravní význam silnice R43 v rámci SEA pro Aktualizaci č. 1 PÚR uvádíme, že námitka je nedůvodná – namítaná rozpornost nebyla shledána.

Význam koridoru S8 je v Aktualizaci PÚR respektován prodloužením koridoru až k silnici R10 u Mladé Boleslavi. Koridor S8 nemůže být alternativou pro koridory R52 a R43. Koridor S8 řeší propojení krajů Středočeského, Vysočiny a západu Jihomoravského kraje s Vídeňskou oblastí. R52 a R43 řeší propojení krajů Jihomoravského (rozvojové metropolitní oblasti Brno), Pardubického (rozvojovou oblastí Hradecko-Pardubickou), případně Královéhradeckého s hlavním městem Rakouska a metropolitní oblastí Vídní. Význam propojení R52 a R43 je vyšší, neboť je součástí TEN-T. Potřeba kapacitního spojení metropolitní rozvojové oblasti OB3 s metropolitní oblastí Vídeňskou je nesporná. Význam Brna je mnohem vyšší než význam Jihlavy nebo Pomoraví a Vídeň plní pro Brněnsko a jižní Moravu v mnoha ohledech funkce, pro něž je Praha příliš vzdálená.