

Praha dne 29. listopadu 2018  
Č. j.: MZP/2018/710/3546  
Vyřizuje: Ing. Hejhal  
Tel.: 267 122 730  
E-mail: [Jan.Hejhal@mzp.cz](mailto:Jan.Hejhal@mzp.cz)

**Ministerstvo dopravy**

Ing. Josef Kubovský  
ředitel odboru infrastruktury a územního plánu  
nábřeží Ludvíka Svobody 1222/12  
110 15 Praha 1

**Věc: Stanovisko MŽP k potřebě posouzení obsahu mimořádné aktualizace PÚR ČR z hlediska vlivů na životní prostředí**

Ministerstvo dopravy, odbor infrastruktury a územního plánu (dále jen „MD“), jako spolupředkladatel mimořádné aktualizace Politiky územního rozvoje ČR, ve znění Aktualizace č. 1 (dále jen „APÚR“) požádalo dne 2. 11. 2018 dle ustanovení § 35 odst. 5 zákona č. 183/2006 Sb., o územním plánování a stavebním řádu (stavební zákon), ve znění pozdějších předpisů (dále jen „stavební zákon“) Ministerstvo životního prostředí (dále také „MŽP“) o vydání stanoviska dle § 33 odst. 1 stavebního zákona, zda má být obsah mimořádné APÚR posouzen z hlediska jeho vlivů na životní prostředí.

Mimořádná APÚR se týká změny kategorie vedení trasy pozemní komunikace označené č. 43 v úseku D1 – Brno – Moravská Třebová (E461) a bude spočívat ve změně označení stávajícího rozvojového záměru z „R43“ (nyní dálnice D43) na „S43“, tj. z „rychlostní silnice R43“ na „kapacitní silnici“, jejíž parametry budou teprve stanoveny, a dále v úpravě grafického Schéma 5 – Doprava silniční.

Důvodem mimořádné APÚR je zabezpečit v rámci navazující územně plánovací činnosti možnost včasného zpřesnění rozsahu územní ochrany rozvojového záměru stavby kapacitní silnice S43 v územně plánovacích dokumentacích dotčených krajů (Jihomoravského a Pardubického), resp. obcí tak, aby mohly být zajištěny potřebné kroky územní a projektové přípravy stavby přeložky kapacitní silnice S43 v úseku D1 – Brno – Moravská Třebová (E461).

Cílem této mimořádné APÚR je možnost urychlit zadání navazujících dokumentací pro územní rozhodnutí, které urychlí výstavbu tohoto silničního tahu.

MD předložilo MŽP pro vydání požadovaného stanoviska následující podklady:

- stanoviska orgánů ochrany přírody (Odboru výkonu státní správy MŽP VII Brno, Odboru výkonu státní správy MŽP VI Hradec Králové, Agentury ochrany přírody a krajiny České republiky, Krajského úřadu Jihomoravského kraje, odboru životního prostředí a Krajského úřadu Pardubického kraje, odboru životního prostředí) z hlediska možného významného vlivu dle § 45i odst. 1 zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „zákon o ochraně přírody a krajiny“) se závěrem, že návrh obsahu mimořádné APÚR nemůže mít samostatně nebo ve spojení s jinými záměry významný vliv

na příznivý stav předmětu ochrany nebo celistvost evropsky významných lokalit (dále jen „EVL“) a ptačích oblastí (dále jen „PO“)

- Předkládací zprávu materiálu
- Zdůvodnění pořízení aktualizace Politiky územního rozvoje České republiky z důvodu naléhavého veřejného zájmu

K výše uvedenému Vám sdělujeme následující:

MŽP dle § 33 odst. 1 stavebního zákona a postupem podle ustanovení § 10i odst. 2 zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „zákon o posuzování vlivů na životní prostředí“) vydává na základě Vaší žádosti pod č. j. 492/2018-910-UPR/7 ze dne 2. listopadu 2018 následující stanovisko:

Na základě obdržených podkladů s přihlédnutím ke kritériím přílohy č. 8 k zákonu o posuzování vlivů na životní prostředí, a dále zejména k obsahu předkládané mimořádné APÚR, **není nutné návrh mimořádné APÚR posuzovat z hlediska jeho vlivů na životní prostředí, jelikož nemůže mít významný vliv na životní prostředí.**

Odůvodnění:

Porovnání s relevantními kritérii pro zjišťovací řízení podle přílohy č. 8 k zákonu o posuzování vlivů na životní prostředí:

#### **1. Obsah koncepce, zejména s ohledem na:**

##### **a. účelnost stanovených variant řešení k dosažení sledovaných cílů koncepce –**

Předmětem návrhu mimořádné APÚR je úprava článků (121) a (60) aktuálně platné Politiky územního rozvoje ČR (dále jen „PÚR ČR“). U těchto článků bude prověřena úprava v označení, vymezení a jeho odůvodnění, která bude spočívat ve změně označení stávajícího rozvojového záměru z „R43“ na „S43“, tj. z „rychlostní silnice R43“ na „kapacitní silnici“, jejíž parametry budou teprve stanoveny. Z hlediska cíle návrhu mimořádné APÚR, její podrobnosti a jejích potenciálních vlivů na životní prostředí a veřejné zdraví je jednovariantní řešení dostačující.

##### **b. míru, v jaké koncepcí stanoví rámec pro záměry a jiné činnosti, a to buď vzhledem k jejich umístění, povaze, velikosti a provozním podmínkám nebo z hlediska požadavků na přírodní zdroje –**

Předmět návrhu mimořádné APÚR nestanoví rámec pro budoucí povolení záměrů dle přílohy č. 1 k zákonu o posuzování vlivů na životní prostředí. Změna spočívající v úpravě označení rozvojového záměru z rychlostní silnice na kapacitní silnici včetně souvisejícího grafického schématu nemůže mít z povahy věci žádné dopady na životní prostředí.

**c. míru, v jaké ovlivňuje jiné koncepce** – Vyřešení stávajícího dopravního přetížení města Brna a jeho bezprostředního okolí a z toho vyplývajících problémů s kvalitou ovzduší je předpokladem pro naplňování řady koncepčních dokumentů přijatých na úrovni vlády ČR, např. Národního programu snižování emisí ČR, Střednědobé strategie (do roku 2020) zlepšování kvality ovzduší v ČR.

Dalším důvodem pro předložení předmětného návrhu na mimořádnou APÚR je zajistit aktualizaci Zásad územního rozvoje Jihomoravského kraje (dále jen „ZÚR JMK“), která má upřesnit a vymezit návrhový koridor pro kapacitní silnici S43 na území Jihomoravského kraje. Včasné pořízení aktualizace ZÚR JMK je podmínkou uvedenou v již vydaném stanovisku Ministerstva životního prostředí dle § 10g zákona o posuzování vlivů na životní prostředí k návrhu ZÚR JMK (dále jen „stanovisko SEA“), ve kterém je stanoven požadavek pořídit „Územní studii nadřazené dálniční a silniční síť ve vztahu k jádrovému území Metropolitní rozvojové oblasti OB3 Brno“ a návrh aktualizace ZÚR JMK (na základě Zprávy o uplatňování ZÚR JMK) obsahující řešení dopravní infrastruktury podle vypracované územní studie doručit ve smyslu ustanovení § 37 odst. 3 stavebního zákona nejpozději do 3 let od vydání ZÚR JMK.

**d. význam koncepce pro začlenění požadavků na ochranu životního prostředí a veřejné zdraví, zejména s ohledem na podporu udržitelného rozvoje, e. vliv koncepce na udržitelný rozvoj dotčeného území (včetně sociálněekonomických aspektů), f. problémy životního prostředí a veřejného zdraví, které jsou závažné pro koncepci**

Metropolitní rozvojová oblast Brno je dopravně i imisně nejzatiženější lokalitou kraje, v níž je dominantním zdrojem znečištění ovzduší silniční doprava. Národní program snižování emisí ČR schválený vládou ČR dne 2. prosince 2015 ukládá jako jedno z opatření ke snížení expozice obyvatel PM<sub>10</sub>, PM<sub>2.5</sub>, NO<sub>2</sub>, benzo (a) pyrenem (BaP) a troposférického ozonu výstavbu páteřní sítě kapacitních komunikací pro automobilovou dopravu a obchvatů měst a obcí. Realizací funkční páteřní dopravní sítě má dojít k převedení podstatné části tranzitní dopravy na komunikace, které jsou svou polohou a uspořádáním k tomu určeny. Výstavba záměru R43 v úseku Brno – Moravská Třebová (napojení na R35) je považována za jedno z prioritních opatření nadregionálního významu v oblasti dopravní infrastruktury, u kterých je očekáván významný příspěvek ke zlepšení kvality ovzduší. Naléhavost změny spočívá především v potřebě co nejdříve územně stabilizovat podobu rozvojového záměru v daném dopravním koridoru, bez čehož nelze dále efektivně pokračovat ve standardní projektové a následně i majetkoprávní přípravě záměru přeložky současné I/43, která je již v současné době kapacitně přetížena, přičemž veškerá doprava v relaci sever-jih musí nuceně projíždět přes centrální části brněnské městské aglomerace, což dále zvyšuje ne zcela optimální stav hlukového a emisního zatížení v této oblasti bez možnosti přijetí adekvátních opatření pro potřebné řešení tohoto stavu. Přijetím návrhu na pořízení mimořádné APÚR napomůže Vláda ČR (v případě následného schválení mimořádné aktualizace samotné) urychlení přípravy stavby přeložky silnice I/43. PÚR ČR stanovuje rámcové úkoly pro navazující územně plánovací činnost a pro stanovování

podmínek pro předpokládané rozvojové záměry s cílem zvyšovat jejich přínosy a minimalizovat jejich negativní dopady. Je proto koncepcí s potenciálem pro začlenění požadavků na ochranu životního prostředí a veřejného zdraví.

**g. význam koncepce pro implementaci požadavků vyplývajících z právních předpisů Evropského společenství týkajících se životního prostředí a veřejného zdraví – PÚR ČR**

s ohledem na jedinečnost charakteru území a struktury osídlení ČR zohledňuje požadavky na udržitelný rozvoj území a územní soudržnost, které pro ČR vyplývají z členství v EU, z mezinárodních smluv, z členství v mezinárodních organizací (OSN, OECD, Rada Evropy) a dalších mezinárodních dohod, smluv a úmluv, vztahujících se k územnímu rozvoji, ve kterých je ČR jednou ze smluvních stran. PÚR ČR bere v potaz i záměry obsažené v dokumentech územního rozvoje sousedních států.

Předkládaná aktualizace nicméně neobsahuje takové změny, které by představovaly významné dopady do oblastí uplatňování práva životního prostředí EU.

**2. Charakteristika vlivů koncepce na životní prostředí a veřejné zdraví a charakteristika dotčeného území –**

Vzhledem k předmětu této aktualizace a jejích potenciálních vlivů na životní prostředí a veřejné zdraví se jedná o nerelevantní kritéria. Úprava grafického Schéma 5 – Doprava silniční a úprava textu dvou článků APÚR (konkr. se jedná o čl. 121 a 60), spočívající ve změně kategorie trasy komunikace „R43“ na „S43“ tj. z „rychlostní silnice R43“ na „kapacitní silnici“, negeneruje sama o sobě žádné vlivy na životní prostředí a veřejné zdraví. Řádné posouzení vlivů koncepce na životní prostředí a veřejné zdraví včetně případného posouzení vlivu koncepce na předmět ochrany a celistvost EVL nebo PO ve smyslu ustanovení § 45i zákona o ochraně přírody a krajiny bude provedeno až na úrovni ZÚR JMK (v rámci kterých bude koridor silnice S43 společně s dalšími rozhodujícími úseky kapacitních silnic, které by měly v současné době nepříznivou kvalitu ovzduší v okolí Brna zlepšit, vymezen jako koridor návrhový), neboť tyto jakožto nejvyšší stupeň územně plánovací dokumentace musí obsahově z APÚR vycházet.

**3. Předpokládaný přínos posouzení koncepce ve vztahu k posouzení jiných koncepcí zpracovávaných na odlišných úrovních v téže oblasti –**

Na základě výše uvedeného se nepředpokládá přínos posouzení této mimořádné APÚR. Potenciální vlivy koridoru komunikace S43 na životní prostředí a veřejné zdraví budou komplexně posouzeny na úrovni krajské územně plánovací dokumentace, kde bude tento koridor vymezen v návaznosti na úpravu PÚR ČR jako koridor návrhový.

Lze uzavřít, že na základě porovnání koncepce s výše uvedenými kritérii přílohy č. 8 k zákonu o posuzování vlivů na životní prostředí, předložených podkladů s důrazem na předmět mimořádné změny, dospělo MŽP k závěru, že posouzení vlivů návrhu obsahu mimořádné APÚR

na životní prostředí, které řeší pouze změnu označení stávajícího rozvojového záměru z „R43“ (nyní dálnice D43) na „S43“, tj. z „rychlostní silnice R43“ na „kapacitní silnici“ a související úpravu grafického Schéma 5 – Doprava silniční, by bylo zcela formální procedurou bez dalšího přínosu pro ochranu životního prostředí. Posouzení vlivů koncepce (v tomto případě územně plánovací dokumentace) na životní prostředí včetně případného posouzení vlivu koncepce na předmět ochrany a celistvost EVL nebo PO bude provedeno až na úrovni ZÚR JMK. Výstupem z tohoto procesu bude stanovisko SEA s požadavky, kterými budou zároveň zajištěny minimální možné dopady realizace koncepce na životní prostředí a veřejné zdraví.

Mgr. Evžen Doležal  
ředitel odboru  
posuzování vlivů na životní prostředí  
a integrované prevence  
*podepsáno elektronicky*