

Poř. číslo	V 01	Datum	18.03.2026	Č.j.	JMK 45544/2026
Právnícká osoba (identifikační údaje)	název / IČO:		Ochránci Brněnské přehrady a okolí, z.s. / 64331199		
	osoba oprávněná jednat jménem právnické osoby:		Ing. Pavel Škarvada, Ph.D., předseda		
	Adresa / sídlo		Laštůvkova 729/25, 635 00 Brno		

Připomínky

Připomínky k AZÚR č. 5

KÚ JMK zveřejnil veřejnou vyhlášku, jejímž obsahem je oznámení o konání veřejného projednání návrhu Změny č. 5 Zásad územního rozvoje Jihomoravského kraje a projednání Vyhodnocení vlivů Změny č. 5 ZÚR JMK na udržitelný rozvoj území. Náš výše identifikovaný spolek se dlouhodobě zabývá ochranou přírody, krajiny a životního prostředí v Jihomoravském kraji. Uplatňujeme připomínky k návrhu změny AZÚR JMK č. 5, které jsou součástí společného regionálního záměru a mají přímé dopady na krajinu, přírodní hodnoty a zdraví obyvatel.

V souladu s platnou legislativou uplatňujeme níže uvedené připomínky a žádáme, aby byla každá připomínka posouzena a vypořádána samostatně.

1. Nesoulad mezi grafickou částí a reálnými dopady (nepřezkoumatelnost)

Z grafických podkladů, zejména z výkresu ploch a koridorů a ze schématu dopravní infrastruktury, je zřejmé, že navrhované změny trasování koridorů mají převážně lokální charakter. Například v případě koridoru D73 jsou úpravy soustředěny pouze do oblasti Bosonoh a Ostopovic. Dokumentace však nedostatečně reflektuje skutečnost, že i takto lokálně vymezené zásahy mohou mít významné systémové dopady v rámci širšího dopravního uspořádání, konkrétně v celém koridoru D43/D73.

Změna vedení či napojení koridoru se neprojevuje pouze v bezprostředně dotčeném území, ale ovlivňuje dopravní vztahy v širším měřítku. Dochází ke změnám intenzit dopravy v celém koridoru, a to včetně přerozdělení dopravních proudů, které mohou vést ke zvýšení zátěže v jiných částech sítě. Tyto změny se mohou významně projevit například na území městských částí Bystrc a Komín či v obci Kuřim, kde lze očekávat nárůst dopravního zatížení v důsledku úprav trasování.

Navzdory těmto skutečnostem pracuje vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území (VVURÚ) převážně s izolovaným posouzením jednotlivých změn, aniž by byly dostatečně analyzovány jejich kumulativní a systémové dopady na celý koridor D43/D73. Tento přístup lze považovat za nedostatečný, neboť neumožňuje komplexní posouzení vlivů navrhovaných změn na dopravní zatížení území a jeho širší funkční vztahy.

2. Nedostatečné vyhodnocení změn oproti předchozí aktualizaci

Připomínka směřuje k nedostatečné míře konkretizace odůvodnění, konkrétně k absenci kvantifikace rozdílů mezi stavem dle předchozí aktualizace (A4) a návrhem aktualizace A5. Odůvodnění neobsahuje žádné údaje, které by umožnily objektivně posoudit rozsah a význam změn z hlediska jejich dopadů.

Zásadním nedostatkem je zejména chybějící vyjádření tzv. „delta dopadů“, tedy kvantifikace změn mezi jednotlivými variantami. Dokumentace rovněž postrádá přímé srovnání stavu před a po navrhované změně, a to jak na úrovni intenzit dopravy, tak i dalších relevantních ukazatelů (např. zatížení území, hluková či emisní zátěž apod.). Bez těchto srovnávacích parametrů nelze transparentně vyhodnotit, zda navrhovaná změna představuje zlepšení, stagnaci, či naopak zhoršení stávajícího stavu.

V důsledku toho je dokumentace nepřezkoumatelná, neboť neumožňuje ověřit, jaké konkrétní dopady změna přináší a zda je z hlediska veřejných zájmů akceptovatelná. Absence kvantifikovaného srovnání variant A4 a A5 tak představuje podstatný metodický nedostatek odůvodnění.

3. Formální charakter vyhodnocení vlivů (VVURÚ)

Připomínka poukazuje na nedostatečnou konkrétnost vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území (VVURÚ), které je zpracováno převážně v obecné rovině bez zřejmé vazby na jednotlivé navrhované změny koridorů. VVURÚ pracuje s obecnými formulacemi, aniž by bylo zřejmé, k jakým konkrétním úpravám trasování či napojení se hodnocení vztahuje.

Typickým projevem tohoto přístupu jsou závěry typu „vlivy jsou přijatelné“, které však nejsou podloženy bližší specifikací. Chybí zejména lokalizace hodnocených vlivů, tedy určení, ve kterých konkrétních částech území a v souvislosti s jakými změnami koridoru k těmto vlivům dochází. Současně absentuje jakákoli kvantifikace dopadů, která by umožnila posoudit jejich intenzitu, rozsah a významnost.

Takto pojaté hodnocení neumožňuje přezkoumatelnost závěrů, neboť není zřejmé, na základě jakých konkrétních podkladů a úvah bylo k deklarované přijatelnosti vlivů dospěno. Tento postup je v rozporu s požadavky na konkrétnost a transparentnost vyhodnocení vlivů dle procesu SEA, který vyžaduje jednoznačné přiřazení identifikovaných dopadů ke konkrétním návrhovým prvkům a jejich věcné vyhodnocení včetně alespoň základní míry kvantifikace.

4. Neexistence samostatného hodnocení změny (SEA „delta“)

Připomínka směřuje k zásadnímu metodickému nedostatku dokumentace, spočívajícímu v absenci samostatného vyhodnocení dopadů změny A5 jako takové. Vyhodnocení vlivů na životní prostředí (SEA) je zpracováno pouze pro návrh jako celek, aniž by bylo zřejmé, jaké konkrétní změny jsou předmětem aktualizace a jaké specifické dopady tyto změny vyvolávají.

Takový přístup opomíjí klíčový aspekt posuzování – identifikaci a vyhodnocení tzv. „delta“ změn, tedy rozdílů mezi předchozím stavem (A4) a nově navrhovaným řešením (A5). Dokumentace neanalyzuje, co se v území skutečně mění, jaké nové vlivy vznikají, které naopak zanikají, ani jak se mění intenzita již dříve identifikovaných dopadů.

V důsledku toho nelze oddělit vlivy původního návrhu od vlivů vyvolaných samotnou změnou, což znemožňuje posouzení její přijatelnosti. Tento nedostatek je zásadní, neboť změna zásad územního rozvoje musí být doprovázena vlastním, cíleným vyhodnocením dopadů změny, nikoli pouze obecným posouzením výsledného stavu. Bez tohoto „delta“ hodnocení je dokumentace nepřezkoumatelná a neodpovídá požadavkům procesu SEA na transparentní a věcně podložené posouzení změn.

5. Ignorování redistribuce dopravních toků

Předložená dokumentace vykazuje závažný nedostatek v práci s dopravním modelem, který implicitně předpokládá stabilní rozdělení dopravních toků. Tento předpoklad je však v kontextu navrhovaných změn neobhajitelný. Jakákoli změna trasování či napojení koridorů nutně vyvolává redistribuci dopravy v celé síti. Dokumentace přesto neobsahuje odpovídající analýzu těchto změn. Není modelováno, jak se dopravní proudy přerozdělí v reakci na úpravy koridorů, ani jaké sekundární dopady toto přerozdělení vyvolá. Zcela opomenuta zůstává možnost přelití dopravy do jiných částí města, zejména do oblastí Bystrce a Komína, případně dalších navazujících území.

Tento nedostatek je zásadní, neboť bez modelování redistribuce dopravních toků nelze reálně posoudit skutečné dopady navrhovaných změn. Hodnocení tak zůstává pouze formální a nereflexuje reálné chování dopravního systému. Dokumentace tímto selhává v základním požadavku na věcně podložené a systémové posouzení dopravních vlivů, což zásadně zpochybňuje její vypovídací hodnotu i přezkoumatelnost.

6. Nedostatečné posouzení napojení na D1

Dokumentace se nedostatečně věnuje posouzení dopadů změn v oblasti Bosonoh, zejména ve vztahu k napojení na dálnici D1. Přestože se jedná o klíčový uzel dopravní infrastruktury, který je již v současném stavu výrazně zatížen, není toto území podrobeno odpovídajícímu detailnímu hodnocení.

Zcela chybí analýza kapacitního zatížení uzlu po realizaci navrhovaných změn, včetně posouzení jeho funkčnosti v různých dopravních scénářích. Dokumentace rovněž nehodnotí související environmentální dopady, zejména z hlediska hlukové a emisní zátěže v dotčeném území.

Tento přístup je neakceptovatelný. Uzel D1 v oblasti Bosonoh představuje kritický bod celé dopravní sítě, kde i dílčí změny mohou vést k významnému zhoršení dopravní situace i kvality životního prostředí. Absence podrobného posouzení tak zásadně zpochybňuje věrohodnost předloženého řešení.

Bez detailního vyhodnocení kapacitních a environmentálních dopadů nelze ověřit, zda je navrhované řešení realizovatelné a přijatelné. Dokumentace v tomto ohledu nesplňuje základní požadavky na řádné a přezkoumatelné posouzení kritických dopravních uzlů.

7. Chybějící kumulativní hodnocení s VMO Brno

Je sice skutečností, že velký městský okruh v Brně (VMO) není předmětem této aktualizace, tato okolnost však nijak nesnižuje povinnost vyhodnotit kumulativní dopady navrhovaných změn ve vztahu k existující a připravované dopravní infrastruktuře. Dokumentace tuto vazbu zcela opomíjí.

Navrhované změny budou nevyhnutelně ovlivňovat dopravní zatížení VMO, a to jak z hlediska intenzit dopravy, tak i z hlediska směrového rozdělení dopravních proudů. Ignorování tohoto vztahu znamená, že hodnocení pracuje s nerealisticky izolovaným modelem dopravního systému.

Dokumentace nehodnotí:

- jak se změny v koridorech promítnou do zatížení VMO,
- zda dojde k přenosu dopravních proudů mezi těmito systémy,
- ani jaké budou kumulativní dopady na hlukovou a emisní zátěž.

Argument, že VMO není součástí řešené aktualizace, je z hlediska posuzování vlivů irelevantní. SEA musí zohledňovat reálné fungování území a dopravní sítě jako celku, včetně vzájemného působení jednotlivých staveb bez ohledu na to, zda jsou formálně součástí posuzovaného dokumentu.

Absence tohoto kumulativního hodnocení představuje zásadní metodický nedostatek, který vede k podhodnocení skutečných dopadů a činí dokumentaci neúplnou a obtížně přezkoumatelnou.

8. Absence scénáře „plného dokončení sítě“

Vyhodnocení VVURÚ neobsahuje samostatný scénář, který by reflektoval stav po dokončení všech navazujících dopravních staveb. Tento přístup je nedostatečný a zavádějící, neboť reálné dopady navrhovaných změn nelze posoudit izolovaně.

Bez scénáře „plného dokončení sítě“ jsou dopady výrazně podhodnocené. Dokumentace nereflkuje synergické a kumulativní efekty, které se projeví při plném provozu celé sítě, včetně nárůstu dopravního zatížení kritických uzlů, přerozdělení dopravních toků a možného zesílení environmentálních dopadů (hluk, emise, kvalita ovzduší).

Takto pojaté hodnocení neumožňuje ověřit realistickou přijatelnost změn a nepřispívá k transparentnímu a věcně podloženému posouzení vlivů. Absence scénáře plného dokončení sítě je zásadní metodickou chybou, která zásadně snižuje vypovídací hodnotu dokumentace a její přezkoumatelnost.

9. Chybějící HIA (zdraví)

Dokumentace VVURÚ sice formálně uvádí existenci hodnocení vlivů na zdraví (HIA), nicméně zcela postrádá jakoukoli analýzu konkrétních dopadů navrhovaných změn. Tento přístup je nedostatečný a neakceptovatelný, protože bez relevantních dat a vyhodnocení nelze posoudit rizika pro zdraví obyvatel.

Formální zmínka o HIA bez věcného posouzení neplní požadavky SEA ani legislativní standardy pro posuzování vlivů na zdraví. Dokumentace tak poskytuje pouze deklaratorní informaci, která je pro hodnocení změn zásadně nedostatečná a zpochybňuje její přezkoumatelnost a vypovídací schopnost.

10. Nejasná metodika dopravního modelu

Dokumentace postrádá jasně popsanou metodiku použitou v dopravním modelu, což představuje zásadní nedostatek. V současné podobě model:

- není reprodukovatelný – nelze ověřit postupy, parametry ani vstupní data,
- není auditovatelný – nelze prověřit správnost výstupů ani validitu závěrů.

Absence transparentní metodiky zcela znemožňuje nezávislou kontrolu výsledků a ověření dopadů navrhovaných změn. Bez podrobného popisu modelu, jeho předpokladů a parametrizace jsou závěry o intenzitách dopravy, přerozdělení toků a kapacitním zatížení území pouze deklaratorní a nelze je považovat za věcně podložené.

Tento stav je nepřijatelný z hlediska metodických standardů SEA i obecné odborné praxe. Dokumentace tak neumožňuje racionální přezkoumání dopravních dopadů a zásadně snižuje její vypovídací schopnost.

11. Vnitřní rozpory VVURÚ

VVURÚ vykazuje zjevné vnitřní rozpory. Na několika místech dokument uvádí existenci významných nebo potenciálně negativních vlivů navrhovaných změn, současně je však v závěrech tyto vlivy shrnuty jako „nevýznamné“.

Takový přístup je metodicky nepřijatelný a představuje situaci, kdy formálně vyjádřená rizika jsou bagatelizována bez věcného odůvodnění. Dokumentace nezajišťuje konzistenci mezi identifikací dopadů a jejich hodnocením, a tím ztrácí vypovídací schopnost.

Bez jasného odůvodnění, proč konkrétní negativní vlivy nebyly hodnoceny jako významné, nelze posoudit objektivitu závěrů VVURÚ. Tento nedostatek zásadně snižuje důvěryhodnost dokumentace a její přezkoumatelnost a může vést k podhodnocení skutečných dopadů navrhovaných změn.

12. Absence „worst-case“ scénáře

Dokumentace zcela postrádá vyhodnocení tzv. „worst-case“ scénáře, tedy scénáře s maximální možnou zátěží nebo nejnepríznivějšími dopady navrhovaných změn. Tento přístup je problematický, protože nedává přehled o hranicích možného rizika a podhodnocuje potenciální dopady.

Absence takového scénáře výrazně snižuje robustnost hodnocení a omezuje jeho přezkoumatelnost. Z pohledu soudního nebo správního přezkumu se jedná o zásadní nedostatek – „worst-case“ scénáře jsou standardní nástroje pro doložení, že návrh byl posouzen i v extrémních podmínkách, a že byly zváženy všechny relevantní rizikové faktory.

Bez něj nelze spolehlivě posoudit bezpečnostní, environmentální ani dopravní dopady navrhovaných změn a dokumentace tak nepodává kompletní a věcně podložený obraz o možných rizicích.

13. Podhodnocení tranzitní dopravy (TEN-T)

Dokumentace zjevně podhodnocuje význam tranzitní dopravy, zejména v kontextu evropské sítě TEN-T. Analýza se omezila na lokální či regionální intenzity a nevěnuje se reálnému mezinárodnímu dopravnímu toku, který tyto koridory významně zatěžuje.

Tento přístup je zásadně nedostatečný, protože:

- neřeší vliv tranzitní dopravy na dopravní zatížení uzlů a koridorů,
- nehodnotí kumulativní dopady mezinárodní dopravy na hluk, emise a bezpečnost,
- ignoruje požadavky evropské legislativy a standardy plánování dopravní infrastruktury TEN-T.

Absence mezinárodního kontextu významně podhodnocuje skutečné dopady a vede k neúplnému a zavádějícímu hodnocení. Dokumentace v této podobě není schopna poskytnout objektivní přehled o zatížení koridorů ani o environmentálních a dopravních rizicích spojených s tranzitní dopravou.

14. Neprokázání minimalizace zásahů

Dokumentace nedokládá, že zvolená varianta řešení představuje skutečně nejméně škodlivou alternativu z hlediska dopadů na území, životní prostředí a kvalitu života obyvatel. Chybí jakákoli systematická komparace variant či odůvodnění, proč byla vybrána právě předložená varianta.

Bez takového srovnání nelze prokázat, že byly splněny základní principy minimalizace negativních dopadů, které jsou standardně vyžadovány v procesu SEA. Dokumentace neumožňuje ověřit, zda nebyly možné varianty s menší environmentální nebo dopravní zátěží přehlédnuty či nevhodně odmítnuty.

Tento nedostatek je zásadní. Bez prokázání minimalizace zásahů nelze považovat navrhované řešení za optimalizované ani přijatelné z hlediska udržitelného rozvoje území. Dokumentace tak postrádá věcnou robustnost a přezkoumatelnost.

15. Ignorování indukované dopravy:

Dokumentace nehodnotí efekt indukované dopravy, což představuje zásadní metodický nedostatek. Současné vyhodnocení vychází pouze ze stávajících intenzit a předpokládá, že navrhované kapacity dopravu pouze přerozdělí, aniž by generovaly nové dopravní proudy.

Tento přístup je nepřijatelný, protože nové kapacity nevyhnutelně stimulují dodatečnou dopravu. Výsledkem může být:

- vyšší hluk a emise než byly predikovány,
- nulový nebo jen omezený efekt odlehčení přetížených úseků a uzlů.

Bez zahrnutí scénáře indukované dopravy do dopravního modelu nelze realisticky posoudit dopady změn na intenzity dopravy, environmentální zatížení a kvalitu života obyvatel. Dokumentace v tomto ohledu neodpovídá standardům SEA ani zásadám racionálního dopravního plánování.

Doporučené opatření: dopravní model musí obsahovat samostatný scénář zahrnující indukovanou dopravu a vyhodnotit jeho dopady na hluk, emise a zatížení dopravní sítě.

Vyhodnocení připomínek

Připomínka č. 1 se nevyhovuje.

Odůvodnění:

Jak sám podatel uvádí, navrhované změny trasování koridorů v Z5 ZÚR JMK mají převážně lokální charakter. Podatel vznáší připomínky ke koridoru D73. Zřejmě myslí záměr DS40. V Z5 ZÚR JMK byla zrušena část koridoru DS40 pro přeložku silnice III/15274 a nově byl vymezen koridor DS71 Bosonohy – Ostopovice, silnice III. třídy. Smyslem vymezení je směřování příměstské IAD (Moravské Bránice – Střelice) na páteřní radiálu II/602 mimo zastavěné území Ostopovic, Starého Lískovce a Bohunic. Nová komunikace zajišťuje přímé propojení Bosonoh, Troubska, Ostopovic a Střelice a mimoúrovňově kříží stávající trať č. 240 Brno–Jihlava i budoucí vysokorychlostní železnici. Nová komunikace současně zlepšuje dopravní dostupnost Střelice a Ostopovic bez toho, že by zatěžovaly zástavbu Troubska. Jak je z uvedeného zřejmé, má změna lokální charakter.

Lze dodat, že podatel neuvádí žádné konkrétní údaje, z nichž dovozuje, že změna koridoru pro silnici I/73 ovlivní dopravní vztahy v širším měřítku. Z vyhodnocení připomínky vyplývá, že úprava koridoru DS40 má lokální charakter.

Vyhodnocení vlivů je prováděno jak na úrovni jednotlivých ploch a koridorů, tak je vyhodnocen návrh ZÚR jako celek, tj ZÚR JMK ve znění všech předchozích aktualizací. Rozsah a význam změn z hlediska jejich dopadů je posouzen ve Vyhodnocení vlivů Z5 ZÚR JMK na udržitelný rozvoj území.

Z vyhodnocení nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.

Připomínka č. 2, 3 a 4 se nevyhovuje.

Odůvodnění:

Obsah a podrobnost ZÚR a vyhodnocení vlivů ZÚR na udržitelný rozvoj území je dán stavebním zákonem. Vyhodnocení vlivů Z5 ZÚR JMK na životní prostředí vychází ze způsobu hodnocení záměrů ve Vyhodnocení vlivů Aktualizace č. 1 ZÚR JMK na životní prostředí. Krajský soud v Brně v rozsudku č.j. 67 A6/2021 ze dne 26. října 2021, kterým zamítl návrh na zrušení části opatření obecné povahy Aktualizace č. 1 ZÚR JMK odkazuje na přílohu č. 1 „Metodické hodnocení dokumentace SEA“, cit.: „...Obdobná metodologie byla použita při zpracování ZÚR JMK před nyní napadenou aktualizací a zdejší soud ji v rozsudku č.j. 65 A 3/2017-

931 ze dne 20.12.2017 považoval za příkladnou.“

Vyhodnocení vlivů je prováděno jak na úrovni jednotlivých ploch a koridorů, tak je vyhodnocen návrh ZÚR jako celek, tj ZÚR JMK ve znění všech předchozích aktualizací tedy i Aktualizace č. 4. Rozsah a význam změn z hlediska jejich dopadů je posouzen ve Vyhodnocení vlivů Z5 ZÚR JMK na udržitelný rozvoj území. Ve Vyhodnocení vlivů Z5 ZÚR JMK na životní prostředí (oddíl A – SEA) jsou zhodnoceny všechny vlivy dle přílohy stavebního zákona, tj. také kumulativní a synergické vlivy viz kapitola A.6.3 dokumentace SEA. Vyhodnocení identifikovaných vlivů záměrů a navrhovaná opatření k vyloučení, snížení, zmírnění nebo kompenzaci negativ. vlivů je obsaženo v příloze č. 2 dokumentace SEA v hodnotících tabulkách. Z kap. A.6.3 a přílohy č. 2 je zřejmé, že se projektant zabýval při vyhodnocení kumulativních vlivů a synergických vlivů záměry v řešeném území. Podrobněji je metodický postup (včetně výběru stávajících a navrhovaných záměrů s možnými kumulativními a synergickými vlivy) uveden v Příloze č.1 dokumentace SEA. Střet nebo územní blízkost záměrů navrhovaných v Z5 ZÚR JMK s ostatními záměry je přehledně uveden v tabulce přílohy č. 4 dokumentace SEA. Závěry Vyhodnocení vlivů Z5 ZÚR JMK na udržitelný rozvoj území jsou uvedeny v kap. D.

Přesnější kvantifikace vlivů koncepce na předmět ochrany je pod úrovní podrobnosti ZÚR a zpravidla bude možná až v navazujících fázích realizace záměru. ZÚR totiž nevymezují konkrétní záměr. Nelze proto určit jeho přesnou polohu, tedy jak bude v daném koridoru v budoucnu umístěn, aby bylo možné přesněji posoudit jeho vliv na chráněné zájmy. Pro účely SEA je podstatné, že střet navrhovaných koridorů s chráněným zájmem je v hodnocení SEA vymezen, identifikován a že byl popsán možný vliv těchto koridorů na chráněný zájem. Zákon nepožaduje na úrovni zásad územního rozvoje přesná a technicky konkrétní kompenzační opatření.

Účelem navržených opatření SEA je především vymezit úkoly pro nižší stupně územního plánování a stanovit požadavky na realizaci záměrů krajského významu. Opatření postačí navrhnout, není nutné (a často ani možné) hodnotit již v SEA k zásadám územního rozvoje jejich účinnost.

K požadavku na provedení kvantitativního vyhodnocení a jeho porovnání s veřejnoprávními limity citujeme z rozsudku Nejvyššího správního soudu č. 1 Ao 7/2011-526 ze dne 21. června 2012 (rozsudek k ZÚR JMK). V rozsudku mimo jiné NSS uvedl v článku [103]. cit.: „Z povahy věci (jsou-li zásady územního rozvoje brány jako koncepční plánovací nástroj) není možné, aby území, na němž jsou překračovány veřejnoprávní limity imisí znečištění ovzduší a nejvyšší přípustné hodnoty hluku, bylo a priori vyloučeno z dosahu regulace zásad s argumentací, že další zatěžování území je nepřipustné. To by ve svém důsledku muselo vést k nulovému rozvoji v některých oblastech, přičemž nelze vyloučit ani zhoršování situace v důsledku absence koncepčního řešení zatíženého území. To je v rozporu se samotným smyslem ZÚR, které musí vymezit plochy a koridory nadmístního významu (§ 36 odst. 1 stavebního zákona) a nemohou se při úvahách o jejich vymezení vyhnout územím nadlimitně zatíženým. ... Samo toto vymezení záměru nemůže mít vliv na stav ovzduší či hlukovou situaci v určité oblasti. Není totiž jisté, zda a jak bude takový záměr skutečně v budoucnu realizován, a to například i z důvodu překročení únosného zatížení životního prostředí, které bude zjištěno v rámci územního řízení a procesu EIA. Jinými slovy vymezení koridorů a ploch nadmístního významu v zásadách územního rozvoje se nemůže z povahy věci dostat do rozporu s imisními limity znečištění ovzduší či nejvyššími přípustnými hodnotami hluku. To na rozdíl od rozhodnutí o umístění stavby, které již míří k bezprostřední realizaci záměru, a tedy i k případnému zásahu do stavu ovzduší a hluku.“

Z vyhodnocení nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.

Připomínám č. 5, 10 a 15 se nevyhovuje.

Odůvodnění:

Stavební zákon nestanoví, aby pro ZÚR nebo jejich změny bylo provedeno dopravní modelování. Navrhované změny trasování koridorů v Z5 ZÚR JMK mají v oblasti Bystrce lokální charakter. V dotčeném

území je navrhována „pouze“ silnice DS71 Bosonohy – Ostopovice, silnice III. třídy. Smyslem vymezení je směrování příměstské IAD (Moravské Bránice – Střelice) na páteřní radiálu II/602 mimo zastavěné území Ostopovic, Starého Lískovce a Bohunic. Nová komunikace zajišťuje přímé propojení Bosonoh, Troubska, Ostopovic a Střelice.

Z vyhodnocení nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.

Připomínám č. 6, 7 a 8 se nevyhovuje.

Odůvodnění:

Dopravní napojení na D1 v oblasti Bosonoh a VMO není předmětem řešení Z5 ZÚR JMK. Není uvedeno, které konkrétní změny navrhované Z5 ZÚR JMK by měly mít vliv na VMO.

Vlivy Z5 ZÚR JMK jsou posouzeny ve Vyhodnocení vlivů Z5 ZÚR JMK na udržitelný rozvoj území, jehož součástí je hodnocení vlivů na životní prostředí (SEA), a to v rozsahu podle Přílohy č. 4 stavebního zákona.

Vyhodnocení vlivů je prováděno jak na úrovni jednotlivých ploch a koridorů, tak je vyhodnocen návrh ZÚR jako celek, tj ZÚR JMK ve znění všech předchozích aktualizací. Rozsah a význam změn z hlediska jejich dopadů je posouzen ve Vyhodnocení vlivů Z5 ZÚR JMK na udržitelný rozvoj území. Podrobněji k vyhodnocení vlivů Z5 ZÚR JMK na životní prostředí viz vyhodnocení připomínek č. 2, 3 a 4.

Z vyhodnocení nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.

Připomínka č. 9 se nevyhovuje.

Odůvodnění:

Stavební zákon nestanoví, aby pro ZÚR nebo jejich změny bylo provedeno samostatné hodnocení HIA. Posouzení vlivů na obyvatelstvo a lidské zdraví je součástí dokumentace SEA v podrobnosti náležející ZÚR.

Z vyhodnocení nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.

Připomínám č. 11 a 12 se nevyhovuje.

Odůvodnění:

Podatel neuvádí konkrétně, u kterých záměrů jsou dle jeho tvrzení zjevné vnitřní rozpory ve vyhodnocení.

Vlivy Z5 ZÚR JMK jsou posouzeny ve Vyhodnocení vlivů Z5 ZÚR JMK na udržitelný rozvoj území, jehož součástí je hodnocení vlivů na životní prostředí (SEA), a to v rozsahu podle Přílohy č. 4 stavebního zákona.

Vyhodnocení vlivů je prováděno jak na úrovni jednotlivých ploch a koridorů, tak je vyhodnocen návrh ZÚR jako celek, tj ZÚR JMK ve znění všech předchozích aktualizací. Rozsah a význam změn z hlediska jejich dopadů je posouzen ve Vyhodnocení vlivů Z5 ZÚR JMK na udržitelný rozvoj území. Podrobněji k vyhodnocení vlivů Z5 ZÚR JMK na životní prostředí viz vyhodnocení připomínek č. 2, 3 a 4.

Při hodnocení vlivů záměrů navrhovaných v koncepčních materiálech na životní prostředí (SEA) není známa konkrétní podoba záměru. Proto se při hodnocení pracuje s nejhoršími možnými dopady. V souladu s principem předběžné opatrnosti (viz. příloha 1 SEA - metodika) hodnotí se všechny potenciální vlivy navržených záměrů na všechny potenciálně dotčené složky životního prostředí. Výsledkem hodnocení je popis všech potenciálních vlivů, které v reálu ale nemusí nastat. Důležitá je identifikace potenciálních významných negativních vlivů a návrh opatření k jejich předcházení, snížení případné kompenzaci.

Celkově lze konstatovat, že hodnocení SEA naplňuje danou připomínku. Byly vyhodnoceny možné významné negativní dopady navržených ploch a koridorů vymezených pro konkrétní záměry.

Z vyhodnocení nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.

Připomínka č. 13 se nevyhovuje.

Odůvodnění:

Není zřejmé, z čeho podatel dovozuje, že je podhodnocen význam tranzitní dopravy. Z5 ZÚR JMK záměry v silničních koridorech TEN-T nemění.

Koncepce silniční dopravy a infrastruktury navržená v ZÚR JMK je výsledkem komplexního posouzení potenciálu území a zhodnocení koncepčních scénářů A – D uspořádání silniční sítě v Jihomoravském kraji. Z hlediska chování dopravy, efektivnosti a účinnosti sítě pro r. 2035+ a z hlediska ekonomické reálnosti ve vztahu k předpokládaným výhledovým intenzitám dopravy na síti byl vyhodnocen jako nejúčinnější koncepční scénář C, který je promítnut do ZÚR JMK. Z5 ZÚR JMK nemění koncepci dopravy. Jsou navrhovány úpravy a přeložky stávajících silnic.

Z vyhodnocení nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.

Připomínka č. 14 se nevyhovuje.

Odůvodnění:

Variantní návrh koncepce není ani podle evropských předpisů, ani podle české právní úpravy nutné zpracovat vždy, ale zejména tehdy, pokud si to vyžádá sám pořizovatel nebo dotčený orgán na úseku posuzování vlivů na životní prostředí. Samotný výběr variant (či jen jediné varianty) pro posouzení SEA může proběhnout i před zpracováním koncepce. MŽP při projednání Z5 ZÚR JMK neuplatnilo požadavek na zpracování přeložky silnice I/50 ve variantách.

Z vyhodnocení nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.