

Krajský úřad Jihomoravského kraje

Odbor životního prostředí

Žerotínovo nám. 3, 601 82 Brno

Váš dopis č. j.: MUMI 22010169
Ze dne: 16.03.2022
Č. j.: JMK 68179/2022
Sp. zn.: S-JMK 41781/2022 OŽP/Dah
Vyřizuje: Bc. Hana Daňková
Telefon: 541 652 292
Datum: 13.05.2022

Městský úřad Mikulov Odbor stavební a životního prostředí Náměstí 1 692 01 MIKULOV

STANOVISKO

k Návrhu územního plánu Bavory

podle § 10g a 10i zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí a o změně některých souvisejících zákonů, ve znění pozdějších předpisů, (dále jen zákon) vydané Krajským úřadem Jihomoravského kraje, odborem životního prostředí (dále jen krajský úřad) jako věcně a místně příslušným správním úřadem podle ustanovení § 22 písm. d) zákona.

I. IDENTIFIKAČNÍ ÚDAJE

Název koncepce: Návrh územního plánu Bavory

Charakter a rozsah koncepce:

Předložený Návrh územního plánu (ÚP) Bavory řeší komplexně celé správní území obce, které tvoří katastrální území Bavory o celkové rozloze 500,36 ha s počtem obyvatel 411 (k 31.12.2020).

V řešeném území je vyhlášena evropsky významná lokalita soustavy NATURA 2000 EVL Stolová hora a ptačí oblast Pálava, dále je v řešeném území vymezena biosférická rezervace Dolní Morava, CHKO Pálava, NPR Tabulová, PP Anenský vrch a ochranné pásmo PP Růžový kopec, čímž je do značné míry redukována možnost volného rozvoje území. Navržené rozvojové záměry jsou cíleně umísťovány do nejméně konfliktních lokalit, při respektování současného stavu v území a jeho přirozeného vývoje v minulosti.

Územní plán Bavory je zpracován ve dvou variantách.

Varianta „A“ je pojata jako varianta základní, resp. minimální. Obsahuje ty návrhy územního

plánu, které jsou nezbytné a neopomenutelné (zpřesnění záměrů obsažených ve vydaných ZÚR kraje, aktualizace zastavěného území, uvedení územního plánu do souladu s aktuálními právními předpisy) a prověřené požadavky fyzických a právnických osob, které se zpracovateli jeví jako opodstatněné, bezproblémové nebo málo problematické.

Varianta „B“ obsahuje stejné návrhové plochy jako varianta „A“ a dále rozšiřuje návrh územního plánu o plochy Z28 až Z35 a plochu územní rezervy R1.

Umístění území řešeného koncepcí (kraj, obec, katastrální území):

Kraj:	Jihomoravský
Okres:	Břeclav
Obec:	Bavory
k. ú.	Bavory
Předkladatel koncepce:	Městský úřad Mikulov
IČ předkladatele:	00283347
Sídlo předkladatele:	Náměstí 1, 692 01 Mikulov

II. PRŮBĚH VYHODNOCENÍ

Zpracovatel vyhodnocení vlivů územně plánovací dokumentace na životní prostředí „Návrhu územního plánu Bavory“: doc. Ing. arch. Jiří Löw, autorizovaná osoba dle zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí a o změně některých souvisejících zákonů, ve znění pozdějších předpisů, osvědčení o odborné způsobilosti č. j. 3745/595/OPV/93, rozhodnutí o prodloužení autorizace č. j. 155/ENV/16.

Zpracovatel hodnocení vlivu koncepce „Návrhu územního plánu Bavory“ na evropsky významné lokality a ptačí oblasti soustavy Natura 2000: Mgr. Tomáš Dohnal, držitel autorizace k provádění posouzení podle § 45i zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, ve znění pozdějších předpisů, osvědčení č. j. 25622/ENV/12, 1038/630/12.

Zpracovatel vyhodnocení vlivů „Návrhu ÚP Bavory“ na udržitelný rozvoj území: Ing. arch. Milan Hučík.

Návrh zadání

Krajský úřad vydal pod č. j. JMK 9201/2019 dne 08.02.2019 stanovisko z hlediska zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí, ve znění pozdějších předpisů, k Návrhu zadání ÚP Bavory se závěrem, že uplatňuje požadavek na vyhodnocení vlivů návrhu ÚP Bavory na životní prostředí.

Společné jednání a další průběh vyhodnocení vlivů územně plánovací dokumentace na životní prostředí

Krajský úřad obdržel dne 25.09.2020 oznámení o společném jednání o návrhu ÚP Bavory ve smyslu § 50 stavebního zákona. Společné jednání se uskutečnilo dne 03.11.2020 v malé zasedací místnosti MěÚ Mikulov. Koordinované stanovisko podle § 50 stavebního zákona bylo vydáno dne 04.12.2020 pod č. j. JMK 166480/2020.

Krajský úřad obdržel dne 16.03.2022 spolu se žádostí o vydání stanoviska SEA podle § 50 odst. 5 stavebního zákona kopie připomínek a stanovisek dotčených orgánů, organizací a veřejnosti. K návrhu ÚP Bavory byly podány následující stanoviska, námitky a připomínky (obsah je zestručněn) vztahující se k oblasti životního prostředí a veřejného zdraví:

Krajský úřad Jihomoravského kraje, OŽP

OŽP ve svém stanovisku ze dne 04.12.2020 vydaném pod č. j. JMK 166480/2020:

1. z hlediska zákona č. 334/1992 Sb., o ochraně zemědělského půdního fondu, ve znění pozdějších předpisů (dále jen zákon o ochraně ZPF) vydal souhlasné stanovisko k variantě A Návrhu územního polánu Bavory a dále nesouhlasné stanovisko k variantě B Návrhu územního plánu Bavory.
2. z hlediska zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí a o změně některých souvisejících zákonů, ve znění pozdějších předpisů upozornil OŽP na nedostatky vyhodnocení vlivů územního plánu Bavory na životní prostředí (dále jen „vyhodnocení“) a požadoval doplnění vyhodnocení.

Vypořádání: ad. 1. viz podmínky stanoviska a odůvodnění, ad. 2 vyhodnocení bylo doplněno.

Agentura ochrany přírody a krajiny České republiky, Oddělení Správa CHKO Pálava, Mikulov ve svém stanovisku ze dne 11.11.2020 vydaném pod č. j. 02276/JM/20 uvádí následující připomínky:

Varianta A:

1. Agentura požaduje u plochy Z24 vyznačit, že se jedná o plochu, v níž umístování a povolování staveb podléhá souhlasu podle § 12 odst. 2 ZOPK.
2. Podmínkou pro rozhodování v ploše Z27 je zpracování územní studie.
3. Agentura má dvě připomínky týkající se definice pojmů požívaných v územním plánu Bavory: definice negativního vlivu a pojem lehký zemědělský přístřešek.
4. Návrh ÚP Bavory obsahuje i plochy specifické jiné, historické opevnění XX.h. Pro plochy v přípustném využití jsou uvedeny stavby pro rodinnou rekreaci. Agentura nesouhlasí s navrženým přípustným využitím pro rodinnou rekreaci. Objekty historického opevnění území ČR jsou většinou umístěny ve volné krajině, často v plochách přírodních, nebo plochách ve II. zóně odstupňované ochrany přírody a krajiny. Nové využití pro rekreační účely umožní vytvořit nové rekreační obytné enklávy ve volné krajině, umožní sekundární fragmentaci krajiny. Agentura uvedenou připomínku k rekreačnímu využití historických opevnění vznáší pro ochranu krajiny a krajinného rázu území. Snahou je zachování ekologicky vyvážené a esteticky hodnotné krajiny v souladu s ustanovením § 2 odst. 2 písmene g) ZOPK.
5. V plochách dotvářejících obraz obce a plochách výrobních a smíšených výrobních jsou podmíněně přípustné zelené vegetační střechy ve dvorních částech staveb. Agentura požaduje doplnit informaci, že realizace zelené vegetační střechy podléhá souhlasu podle § 12 odst. 2 ZOPK.

Varianta B: AOPK s variantou B nesouhlasí

Vypořádání: viz podmínky stanoviska a odůvodnění

Připomínky veřejnosti

- 1. Spolek NEBOJSA,**
- 2. Spolek „Občanské sdružení Dolní Dunajovice proti R 52, z. s.“ a**
- 3. Občané L.K. a A.K: sdělují následující**

(oba spolky a občané L.K. a A.K. podali s výjimkou úvodních odstavců připomínky stejného znění):

Úvod připomínek „Spolku NEBOJSA“

Městský úřad Mikulov vyhláškou č.j. MUNI 19025847 oznámil dne 29.9.2020 na úřední desce města Mikulov projednávání návrhu územního plánu obce Bavory dle § 50 odst. 3 stavebního zákona. Lhůta na podání je tedy do 13.11 2020.

Jako spolek, jehož posláním je ochrana přírody a krajiny, podáváme ve lhůtě následující připomínky k návrhu ÚP Bavory:

Tyto připomínky podáváme i u vědomí Nálezu Ústavního soudu ze dne 30.5.2014 Sp. Zn. I. ÚS 59/14, který spolkům, jako je náš, přiznal práva dožadovat se zrušení opatření obecné povahy, např. územního plánu nebo jeho části. Náš spolek se sídlem v sousední obci, Dolních Dunajovicích, a jeho členové jsou dotčeni na svých subjektivních právech na příznivé životní prostředí, které svou činností hájí, a to záměrem dálnice D52 a nedořešením doprovodné komunikace k dálnici D52. Nezákonnost návrhu ÚP Bavory se tedy dotýká naší právní sféry. Je nepochybné, že náš spolek splňuje pro nadmístní záměr D52 místní vztah, neb máme sídlo v sousední obci, na jejíž správní hranici zde napadený ÚP přivádí koridor D52. Jak uvedl Ústavní soud v předmětném nálezu, který je pramenem práva a zavazuje orgány státní správy jej respektovat. Je naopak nejen legitimní, ale i legální, aby měl [spolek] možnost brát se i v řízení o návrhu na zrušení územního plánu za ty společné zájmy občanů, které považuje za oprávněné."

Níže uvedené zásadní připomínky se prakticky výlučně týkají ploch dopravní infrastruktury, zejména dálnice D52. Je poukazováno na zcela zásadní pochybení, a to již z úrovně ZÚR JMK. Je lehké se níže uvedenými připomínkami vypořádat tak, že koridor D52 (transevropský Baltsko – jadranský koridor TEN-T) budě z pořizování ÚP Bavory vypuštěn.

Komentář krajského úřadu: Spolek NEBOJSA v úvodu textu konstatuje, že má sídlo v sousední obci Dolní Dunajovice, přičemž v záhlaví je uvedena adresa sídla spolku v obci Bavory č. p. 12, což činí úvodní část vyjádření poněkud zmatečnou. Jedná se však o chybu, která vznikla doslovným přebíráním textu od jiného subjektu. Porovnáním údajů ze spolkového rejstříku, údajů uvedených v hlavičce a ze závěrečného podpisu je však zřejmé, kdo podání učinil.

Úvod připomínek Spolku „Občanské sdružení Dolní Dunajovice proti R 52, z. s.“

Městský úřad Mikulov vyhláškou č.j. MUNI 19025847 oznámil dne 29.9.2020 na úřední desce města Mikulov projednávání návrhu územního plánu obce Bavory dle § 50 odst. 3 stavebního zákona. Lhůta na podání je tedy do 13.11 2020. Jako spolek, jehož posláním je ochrana přírody a krajiny, podáváme ve lhůtě následující připomínky k návrhu ÚP Bavory:

Tyto připomínky podáváme i u vědomí Nálezu Ústavního soudu ze dne 30.5.2014 Sp. Zn. I. ÚS 59/14, který spolkům, jako je náš, přiznal práva dožadovat se zrušení opatření obecné povahy,

např. územního plánu nebo jeho části. Náš spolek se sídlem v sousední obci, Dolních Dunajovicích, a jeho členové jsou dotčeni na svých subjektivních právech na příznivé životní prostředí, které svou činností hájí, a to záměrem dálnice D52 a nedořešením doprovodné komunikace k dálnici D52. Nezákonnost návrhu ÚP Bavory se tedy dotýká naší právní sféry. Je nepochybné, že náš spolek splňuje pro nadmístní záměr D52 místní vztah, neb máme sídlo v sousední obci, na jejíž správní hranici zde napadený ÚP přivádí koridor D52. Jak uvedl Ústavní soud v předmětném nálezu, který je pramenem práva a zavazuje orgány státní správy jej respektovat. Je naopak nejen legitimní, ale i legální, aby měl [spolek] možnost brát se i v řízení o návrhu na zrušení územního plánu za ty společné zájmy občanů, které považuje za oprávněné." Níže uvedené zásadní připomínky se prakticky výlučně týkají ploch dopravní infrastruktury, zejména dálnice D52. Je poukazováno na zcela zásadní pochybení, a to již z úrovně ZÚR JMK. Je lehké se níže uvedenými připomínkami vypořádat tak, že koridor D52 (transevropský Baltsko- jadranský koridor TEN-T) bude z pořizování ÚP Bavory vypuštěn.

Úvod připomínek občanů L.K. a A.K.

Městský úřad Mikulov vyhláškou č.j. MUNI 19025847 oznámil dne 29.9.2020 na úřední desce města Mikulov projednávání návrhu územního plánu obce Bavory dle § 50 odst. 3 stavebního zákona. Lhůta na podání je tedy do 13.11.2020.

Věcné připomínky (celkem 136 bodů) uvedené ve všech doručených vyjádřeních veřejnosti po úvodních odstavcích jsou obsahově shodné a z důvodu jejich rozsahu jsou připojeny jako samostatná příloha tohoto SEA stanoviska. (konkrétně text Spolku NEBOJSA).

Vypořádání: OŽP v příloze záměrně ponechal celý text připomínek pro přehlednost, jako připomínky týkající životního prostředí OŽP vyhodnotil připomínky č.: 21, 23, 24, 41, 54, 57, 59 – 64, 69 – 73, 75 – 92, 94 – 102 a 104 – 136. Konkrétní vypořádání připomínek je součástí odůvodnění. Pokud jde o připomínky, které se týkají způsobu zpracování, pořizování, projednávání a schvalování ZÚR JMK včetně následných aktualizací, zde musí krajský úřad odkázat na ustanovení § 55 odst. 3 ve vazbě na § 54 odst. 6 zákona č. 183/2006 Sb., stavební zákon, ve znění pozdějších předpisů.

Poznámka: Krajský úřad v rámci společného jednání vydal z hlediska zákona 100/2001 Sb. stanovisko (které je součástí koordinovaného stanoviska vydaného dne 04.12.2020 pod č. j. JMK 166480/2020), v němž požaduje úpravu a doplnění vyhodnocení. Při vypořádání připomínek tak krajský úřad pracoval již s přepracovanou verzí vyhodnocení (2021).

III. HODNOCENÍ KONCEPCE

Vyhodnocení vlivů Návrhu ÚP Bavory na životní prostředí je zpracováno ve smyslu § 10i zákona a v rozsahu přílohy zákona č. 183/2006 Sb., o územním plánování a stavebním řádu, ve znění pozdějších předpisů. Předkládaný návrh ÚP Bavory je předkládán ve dvou variantách „A“ a „B“.

Souhrnná charakteristika vlivů předkládané koncepce

Vliv ploch bydlení venkovského na životní prostředí

Varianty A+B: plochy Z2, Z11, Z12, Z19, Z21, Z22, jsou navrženy ve III. zóně ochrany CHKO. Všechny plochy jsou navrženy v Ptačí oblasti, plocha Z10 je navržena v blízkosti skladebné části ÚSES – LBK. Plochy Z4, Z6, Z7, Z8, Z10, Z17, Z24 jsou navrženy ve IV. zóně ochrany CHKO. Plochy Z2, Z19, Z21, Z22 mohou mít mírně negativní vliv na krajinný ráz.

Varianta B: plochy Z28, Z33, Z34 jsou navrženy ve III. zóně ochrany CHKO, plocha Z29 je navržena ve II. zóně ochrany CHKO. Plocha Z28 je navržena v bezprostřední blízkosti skladebných částí ÚSES – biocentrum, biokoridor a VKP niva. Všechny plochy jsou navrženy v ptačí oblasti (PO). Plochy Z28, Z29, Z33, Z34 mohou mít významný negativní vliv na krajinný ráz.

Varianty A+B: Při realizaci záměrů na větších plochách pro bydlení může dojít k částečnému ovlivnění odtokových poměrů vlivem zvětšení nepropustných zpevněných ploch, za předpokladu navržených opatření (zasakování vod) se nepředpokládá ovlivnění podzemních či povrchových vod.

Zábor ZPF u varianty A je celkem 2,6073 ha, z toho 1,5067 ha ve II. třídě ochrany ZPF a 1,1006 ha ve III. třídě ochrany ZPF.

Zábor ZPF u varianty B je celkem 4,2224 ha, z toho 1,6416 ha ve II. třídě ochrany ZPF, 1,4482 ha ve III. třídě ochrany ZPF, 0,6446 ha ve IV. třídě ochrany ZPF a 0,4880 ha v V. třídě ochrany ZPF.

Vliv ploch občanského vybavení na životní prostředí

Varianty A+B: Navržené plochy občanského vybavení Z1, Z5 jsou navrženy ve IV. zóně ochrany CHKO a v ptačí oblasti (PO). Za předpokladu vhodných opatření se nepředpokládá ovlivnění odtokových poměrů, podzemních a povrchových vod. U plochy Z1 (plocha OK) dochází ke střetu s melioračním zařízením (odvodnění), bude třeba technicky dořešit. Zábor ZPF je u obou variant stejný, dochází k záboru na ploše 0,4116 ha ve II. tř. ochrany ZPF.

Vliv ploch smíšených obytných na životní prostředí

Varianta A+B: Navržená plocha Z15 je navržena ve IV. zóně ochrany a v ptačí oblasti (PO).

Varianty B: Navržená plocha smíšená obytná Z32 je navržena ve III. zóně ochrany CHKO a v ptačí oblasti (PO). Plocha může mít významný negativní vliv na krajinný ráz.

Při realizaci záměrů na větších plochách může dojít k částečnému ovlivnění odtokových poměrů vlivem zvětšení nepropustných zpevněných ploch, za předpokladu navržených opatření (zasakování vod) se nepředpokládá ovlivnění podzemních či povrchových vod.

U varianty A nedochází k záboru ZPF, zábor ZPF u varianty B je 0,1288 ha ve III. třídě ochrany ZPF.

Vliv ploch výroby zemědělské a lesnické na životní prostředí

Varianta A+B: plocha Z14 je navržena ve II. zóně ochrany CHKO, v PO, těsně přiléhá ke skladebné části ÚSES – LBK. Plocha může mít negativní vliv na krajinný ráz.

Varianta B: plochy Z31, Z35 jsou navrženy ve III. zóně ochrany a v ptačí oblasti (PO). Tyto plochy mohou mít významný negativní vliv na krajinný ráz.

Vzhledem k malému rozsahu ploch se za předpokladu vhodných opatření nepředpokládá ovlivnění odtokových poměrů, podzemních a povrchových vod.

Zábor ZPF u varianty A je celkem 0,0256 ha v II. třídě ochrany ZPF.

Zábor ZPF u varianty B je celkem 0,1911 ha, z toho 0,0256 ha v II. třídě ochrany ZPF a 0,1655 ha ve III. třídě ochrany ZPF.

Vliv ploch smíšených výrobních na životní prostředí – vinařství drobné – HX.s

Varianty A+B: plocha Z13 je navržena ve III. zóně ochrany CHKO a v ptačí oblasti (PO). Plocha může mít negativní vliv na krajinný ráz.

Varianta B: plocha Z16 je navržena ve IV. zóně ochrany a v ptačí oblasti (PO). Plocha může mít negativní vliv na krajinný ráz.

Vzhledem k malému rozsahu ploch se za předpokladu vhodných opatření nepředpokládá ovlivnění odtokových poměrů, podzemních a povrchových vod.

Zábor ZPF je u obou variant stejný, dochází k záboru na ploše 0,1599 ha ve III. třídě ochrany ZPF.

Vliv ploch veřejných prostranství na životní prostředí

Varianty A+B: plocha Z27 je navržena v těsné blízkosti skladebné části ÚSES – LBK, ve IV. zóně ochrany a v ptačí oblasti (PO).

Varianta B: plocha Z30 je vymezena na ploše ÚSES a PUPFL, plocha může mít významný negativní vliv na zvláště chráněná území, na PO a na krajinný ráz, proto není doporučena k realizaci.

Za předpokladu vhodných opatření se nepředpokládá ovlivnění odtokových poměrů, podzemních a povrchových vod.

Zábor ZPF u varianty A je celkem 0,0343 ha ve III. třídě ochrany ZPF, u varianty B je celkem 0,0401 ha, z toho 0,0058 ha v II. třídě ochrany ZPF a 0,0343 ha ve III. třídě ochrany ZPF.

Zábor PUPFL ve variantě je A 0,0687 ha a ve variantě B je zábor PUPFL 0,1034 ha.

Vliv ploch přírodních na životní prostředí

Plochy přírodní mají pozitivní vliv na složky životního prostředí.

Vliv koridorů dopravní infrastruktury na životní prostředí

Varianty A+B: Plochy koridorů dopravní infrastruktury jsou zpřesněny podle ZÚR Jihomoravského kraje. Z části jsou navrženy ve II., III. a IV. zóně ochrany CHKO a v PO. Trasa koridoru CPZ-D1 kříží skladebné části ÚSES – biokoridory a VKP niva. Koridor CPU-D2 je navržen ve II. zóně ochrany CHKO a sousedí se skladebnou částí ÚSES. Vzhledem k plošnému rozsahu a charakteru záměru budou mít navrhované koridory významný negativní vliv na krajinný ráz.

Plochy koridorů CPZ-D1, CPU-D2 (ekodukt), CPU-D3 zasahují do biotopů vybraných zvláště chráněných druhů – migrační koridory velkých savců.

Vlivem liniových dopravních staveb může dojít k ovlivnění především odtokových poměrů, rovněž provozem mohou být negativně ovlivněny podzemí vody, bude třeba navrhnout v další fázi taková opatření, aby došlo k minimálnímu ovlivnění vodohospodářských poměrů.

Zábor ZPF je stejný pro obě varianty, a to 9,4697 ha, z toho 7,9397 ha ve II. třídě ochrany ZPF, 1,4913 ha ve IV. třídě ochrany ZPF a 0,0387 ha v V. třídě ochrany ZPF.

Vliv koncepce na veřejné zdraví

Případné negativní vlivy koncepce na veřejné zdraví lze spatřovat především v působení hluku z dopravních staveb, proto je nezbytné při následné realizaci respektovat chráněné prostory definované platnými právními předpisy na úseku ochrany veřejného zdraví, resp. ochrany zdraví před nepříznivými účinky hluku a vibrací. Konkrétní protihluková opatření mohou být navržena až na základě výpočtu při znalosti konkrétních parametrů umísťovaných záměrů.

Dopravní stavba DS04 byla prověřena i v rámci pořizování ZÚR JMK.

Vliv koncepce na soustavu NATURA 2000

Koncepce ÚP Bavory ve spojitosti s územními plány okolních obcí nacházejících se v PO Pálava z hlediska kumulativních vlivů má mírně negativní vliv na soustavu NATURA 2000 ve variantě A a významně negativní ve variantě B na soustavu NATURA 2000. Hlavním důvodem je, že hodnocená koncepce vytváří podmínky pro další intenzifikaci využívání území, která je provázena nárůstem negativních vlivů na řešené území, potažmo PO Pálava. Ve variantě B je navíc zcela nekonceptčně navrhována řada zastavitelných ploch i v odtržené poloze od zástavby, a to často v kulturách, které patří mezi vhodné biotopy některých předmětů ochrany PO. Jedná se zejména o návrhové plochy na JZ-JV a na V sídla, kde by došlo ke zcela nepřijatelné, nesouvislé a nenavazující urbanizaci volné krajiny. Návrhové plochy by zabraly kultury vinohradů i sadů, příp. travní a lemové porosty s rozptýlenou zelení, která je součástí potravních a příp. i hnízdních areálů tří předmětů ochrany PO (pěnice vlašská, strakapoud jižní a ťuhýk obecný).

Z posouzení vlivu koncepce na soustavu Natura 2000 vyplývá, že vliv ÚP Bavory na PO Pálava byl vyhodnocen jako mírně negativní ve variantě „A“ a jako významně negativní ve variantě B. Na jiné lokality soustavy Natura 2000, včetně EVL Děvín a EVL Stolová hora se žádný vliv neočekává.

Z hlediska předmětů ochrany a celistvosti PO Pálava byl ve variantě „A“ vyhodnocen mírně negativní vliv u ploch Z1-3, Z6-15, Z17, Z19-22, Z24, Z27, P1 a dopravních koridorů (CPZ-D1, CPU-D1-3).

Ve variantě B byly kromě všech předchozích vyhodnoceny jako mírně negativní navíc ještě další plochy (Z16, Z23) a především byl z důvodu koncepční neslučitelnosti s integritou PO významně negativní vliv vyhodnocen u ploch Z28, Z29, Z30, Z31, Z32, Z33, Z34, Z35 (zcela nepřijatelný rozvoj zástavby ve volné krajině a na úkor cenných biotopů PO). Hodnocená koncepce také přispívá ke zvyšování negativních kumulativních vlivů na soustavu Natura 2000, jehož míru lze v případě varianty B označit za významně negativní.

Na jiné lokality soustavy Natura 2000, včetně EVL Děvín a EVL Stolová hora se žádný negativní vliv varianty A i B neočekává.

Z aktuálních, konkrétních záměrů je z hlediska očekávaných vlivů na soustavu NATURA 2000 jednoznačně nejproblematičtější dopravní stavba DS04. V rámci procesu EIA bylo k záměru vydáno souhlasné stanovisko MŽP v roce 2005 (č. j.: 4061/OPVI/05) a následně závazné stanovisko k ověření souladu v roce 2016 (č. j.: 19817/ENV/16). Jejich součástí je celkem pět „podmínek souhlasného stanoviska z hlediska vlivů na lokality soustavy Natura 2000“, z nichž

jsou pro PO Pálava relevantní v podstatě jen dvě: 2. a 4. - ztráty či poškození vzrostlé rozptýlené zeleně (biotop strakapouda jižního) a vysokých křovin (biotop pěnice vlašské) ve volné krajině PO kompenzovat náhradními výsadbami místně původními druhy stromů, resp. keřů. U záměru byl tímto procesem EIA vyloučen významný negativní vliv. Jiné relevantní projekty středního a většího měřítka ovlivňující v řešeném území PO Pálava nebyly identifikovány. Koridor DS04 byl prověřen i v rámci Vyhodnocení vlivů ZÚR JMK na udržitelný rozvoj území

Z posouzení vlivu koncepce na soustavu Natura 2000 vyplývá, že vliv ÚP Bavory na PO Pálava byl vyhodnocen jako mírně negativní ve variantě „A“ a jako významně negativní ve variantě B.

Hodnocení koncepce (územně plánovací dokumentace)

Návrh ÚP Bavory je zpracován ve dvou variantách. Vyhodnocení vlivů návrhu ÚP na udržitelný rozvoj území a v tom i vlivů na životní prostředí ve smyslu ustanovení § 19, odst. 2 zákona č. 183/2006 Sb. a § 10i zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí, ve znění pozdějších předpisů, bylo provedeno ve fázi návrhu.

Varianta „A“ obsahuje řešení, které se po prověření, zejména vzhledem k výsledkům Hodnocení vlivu koncepce na životní prostředí (SEA) a Posouzení vlivu koncepce na soustavu Natura 2000, podle §45i zákona č. 114/1992 Sb. o ochraně přírody a krajiny ve znění pozdějších předpisů, ukázalo být akceptovatelné.

Varianta „B“ pak obsahuje další záměry, tj. ty, které nejsou průchozí z hlediska SEA i Natura, ale i další plochy, u nichž byl konstatován významný nepříznivý vliv.

Z vyhodnocení vlivů na životní prostředí (SEA) vyplývá, že návrh ÚP Bavory ve variantě A je akceptovatelný při splnění stanovených podmínek a opatření podmiňujících souhlasné stanovisko. Zpracovatel návrhu územního plánu doporučuje k realizaci variantu „A“.

Hodnocená koncepce ve variantě A nemá významný negativní vliv na celistvost a předměty ochrany PO Pálava. Hodnocená koncepce ve variantě B má významný negativní vliv na celistvost a předměty ochrany PO Pálava.

Z hodnocení vyplývá, že z hlediska soustavy Natura 2000 je možné schválit ÚP Bavory ve variantě A při respektování zmírňujících opatření v podrobnosti ÚP.

Vyhodnocení vlivů na životní prostředí „Návrhu územního plánu Bavory“ uvádí následující opatření pro zlepšení působení územního plánu na životní prostředí:

Obecně pro všechny zastavitelné plochy:

- v konkrétních projektových dokumentacích jednotlivých záměrů na zastavitelných plochách preferovat záměry s nejmenším vlivem na ZPF,
- u pořizovaných územních studií (US1) stanovit do cílů hledisko ochrany krajinného rázu před činnostmi snižující jeho estetickou a přírodní hodnotu,
- u staveb s uplatněním zelených střech je nezbytný souhlas Správy CHKO Pálava,
- před zahájením výstavby na současných plochách ZPF provést opatření k zabránění znehodnocení ornice, plochy nevyužité pro výstavbu užívat dále jako ZPF,

- dodržet podmínky správce toku při výstavbě v záplavovém území,
- u všech zastavitelných ploch v co největší míře navrhnout opatření, která by eliminovala negativní ovlivnění odtokových poměrů a zachovala vsak povrchové vody do půdy,
- u zastavitelných ploch v blízkosti dopravních ploch prokázat splnění hygienických limitů hluku pro chráněný venkovní prostor a chráněné venkovní prostory staveb.

Plochy bydlení B

- Plochy bydlení venkovské – BV
- u ploch bydlení stanovit podíl zastavěných ploch k nezastavěným, zachovat maximum ploch v ZPF (zahrad, vinic, drobné držby apod.), stanovit etapizaci a zástavbu řešit tak, aby nebylo negativně ovlivněno zdraví obyvatel a krajinný ráz
- zástavbu v rámci dohod o parcelaci DO1, DO2, DO3 řešit tak, aby nebyl negativně ovlivněn krajinný ráz

Plochy občanského vybavení O

Plochy občanské vybavení veřejné – OV

Plochy občanské vybavení komerční – OK

- u plochy Z1 jsou dotčena meliorační zařízení (odvodnění), je potřeba navrhnout v případě střetu technická opatření pro zajištění funkčnosti drenáže.

Plochy smíšené obytné S

Plochy smíšené obytné venkovské – SV

Plochy smíšené obytné centrální – SC (plocha přestavby P2)

- pro plochu Z15 stanovit podíl zastavěných ploch k nezastavěným, zachovat maximum ploch v ZPF (zahrad, vinic, drobné držby apod.), zástavbu řešit tak, aby nebylo negativně ovlivněno zdraví obyvatel a krajinný ráz.

Plochy výroby V

Plochy výroby zemědělské a lesnické – VZ

- u plochy Z14 vyloučit potenciální negativní vliv na II. zónu ochrany CHKO, ptačí oblast (PO), a přilehlé skladebné části ÚSES - LBK.
- zástavbu navrhnout tak, aby byl minimalizován negativní vliv na krajinný ráz.

Plochy smíšené výrobní H

Plochy smíšené výrobní jiné – vinařství drobné – HX.s

- zástavbu navrhnout tak, aby byl minimalizován negativní vliv na krajinný ráz.
- realizace zelené vegetační střechy je podmíněna souhlasem AOPK podle § 12 odst. 2 ZOPK.

Plochy veřejných prostranství P

Plochy vybraných veřejných prostranství s převahou zpevněných ploch – PP

- u plochy Z27 v rámci územní studie US1 navrhnout takové řešení, které minimalizuje vliv na skladebnou část ÚSES – biokoridor a na krajinný ráz,
- US1 v dostatečném detailu vyřeší polohu parkovacích míst, zeleně a materiálového provedení parkovacích míst,

- u ploch navrhnout opatření na likvidaci přebytečných srážkových vod.

Plochy přírodní N

Plochy přírodní – NP

- v existujících skladebných částech ÚSES – biocentrech a biokoridorech postupně přeměňovat druhovou skladbu dřevin ve prospěch autochtonních druhů, nové výsadby realizovat podle projektové dokumentace,
- použitý výsadbový materiál musí mít místní (autochtonní) původ a odpovídat stanovištním podmínkám (skupině typů geobiocénů – STG).

Plochy smíšené nezastavěného území M

Plochy smíšené nezastavěného území – přírodní priority – MN.p

- opatření nejsou navrhována.

Koridory dopravní infrastruktury

Koridor dopravní infrastruktury – silniční – CPZ-D1

Koridor dopravní infrastruktury – silniční – CPU-D1

Koridor dopravní infrastruktury – silniční – CPU-D2 (ekodukt)

Koridor dopravní infrastruktury – silniční – CPU-D3

- v dalších stupních projektové dokumentace vyřešit střety skladebných částí ÚSES – LBC 2 a LBC 3, biokoridoru JM04T/3 s navrhovanou komunikací a doprovodnými plochami tak, aby byla zachována migrační prostupnost krajiny pro vybrané druhy ZCHD (CPU-D2 ekodukt),
- v dalších stupních projektové dokumentace navrhnout takové řešení, aby byl vliv na krajinný ráz co nejméně významný a stavba byla např. vegetačními prvky, terénními úpravami začleněna do krajiny,
- v souvislosti s dopravními záměry doplnit vegetační linie vysokých dřevin ke snížení hlukové a imisní zátěže z dopravy,
- dotčená meliorační zařízení, potřeba navrhnout v případě střetu technická opatření pro zajištění funkčnosti odvodnění i závlahového zařízení (plochy CPZ–D1 , CPU–D1).

Vyhodnocení vlivů na životní prostředí „Návrhu územního plánu Bavyry“ uvádí následující monitorovací ukazatele:

- A. Výskyt oblastí se zhoršenou kvalitou ovzduší, překračování imisních limitů, zdroj: Český hydrometeorologický ústav, Český statistický úřad, Ministerstvo životního prostředí ČR
- B. Míra znečištění povrchových a podzemních vod, zdroj: CENIA, Výzkumný ústav vodohospodářský – Hydroekologický informační systém
- C. Změna výměry zemědělské půdy a PUPFL, zdroj: Český úřad zeměměřičský a katastrální, Český statistický úřad
- D. Podíl území s překročenými mezními hodnotami (případně počet osob zasažených překročenými mezními hodnotami) hlukové expozice, zdroj: Krajská hygienická stanice Jihomoravského kraje

- E. Fragmentace území dopravou a dalšími liniovými systémy, zdroj: Agentura ochrany přírody a krajiny ČR, Český statistický úřad
- F. Míra realizace a funkčnosti územního systému ekologické stability území, zdroj: Stavební úřady, územní plánování, ochrana přírody
- G. Koeficient ekologické stability krajiny (plochy ekologicky stabilních ploch k plochám ekologicky nestabilních ploch), zdroj: ÚAP ORP Mikulov

Stanovisko příslušného úřadu k vyhodnocení koncepce (územně plánovací dokumentace)

Na základě „Návrhu územního plánu Bavory“, vyhodnocení vlivů návrhu územního plánu Bavory na životní prostředí a veřejné zdraví, vyhodnocení vlivů územního plánu na udržitelný rozvoj, a dále posouzení vyjádření dotčených orgánů a po společném jednání Krajský úřad Jihomoravského kraje, odbor životního prostředí jako příslušný orgán podle ustanovení § 22 písm. d) zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí, ve znění pozdějších předpisů vydává ve smyslu ustanovení § 10g a § 10i zákona

N E S O U H L A S N É S T A N O V I S K O

k návrhu územního plánu Bavory ve variantě B,

a dále

S T A N O V I S K O

k návrhu územního plánu Bavory ve variantě A,

a stanoví následující požadavky, kterými bude zároveň zajištěn minimální možný dopad realizace územního plánu Bavory ve variantě A na životní prostředí a veřejné zdraví:

Obecně pro všechny zastavitelné plochy:

1. v konkrétních projektových dokumentacích jednotlivých záměrů na zastavitelných plochách preferovat záměry s nejmenším vlivem na ZPF,
2. u pořizovaných územních studií (US1) stanovit do cílů hledisko ochrany krajinného rázu před činnostmi snižující jeho estetickou a přírodní hodnotu,
3. u staveb s uplatněním zelených střech je nezbytný souhlas správy CHKO Pálava,
4. před zahájením výstavby na současných plochách ZPF provést opatření k zabránění znehodnocení ornice, plochy nevyužité pro výstavbu užívat dále jako ZPF,
5. dodržet podmínky správce toku při výstavbě v záplavovém území,
6. u všech zastavitelných ploch v co největší míře navrhnout opatření, která by eliminovala negativní ovlivnění odtokových poměrů a zachovala vsak povrchové vody do půdy,
7. u zastavitelných ploch v blízkosti dopravních ploch prokázat splnění hygienických limitů hluku pro chráněný venkovní prostor a chráněné venkovní prostory staveb,

8. doplnit definici pojmů požívaných v územním plánu Bavy: definice „negativního vlivu“ a definice pojmu „lehký zemědělský přístřešek“,

Plochy bydlení B

9. u plochy Z24 vyznačit, že se jedná o plochu, v níž umístování a povolování staveb podléhá souhlasu podle § 12 odst. 2 zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, ve znění pozdějších předpisů (dále ZOPK),
10. u ploch bydlení stanovit podíl zastavěných ploch k nezastavěným, zachovat maximum ploch v ZPF (zahrad, vinic, drobné držby apod.), stanovit etapizaci a zástavbu řešit tak, aby nebylo negativně ovlivněno zdraví obyvatel a krajinný ráz,
11. zástavbu v rámci dohod o parcelaci DO1, DO2, DO3 řešit tak, aby nebyl negativně ovlivněn krajinný ráz,

Plochy občanského vybavení

12. u plochy Z1 jsou dotčena meliorační zařízení (odvodnění), je potřeba navrhnout v případě střetu technická opatření pro zajištění funkčnosti drenáže,

Plochy smíšené obytné centrální – SC (plocha přestavby P2)

13. pro plochu Z15 stanovit podíl zastavěných ploch k nezastavěným, zachovat maximum ploch v ZPF (zahrad, vinic, drobné držby apod.), zástavbu řešit tak, aby nebylo negativně ovlivněno zdraví obyvatel a krajinný ráz,

Plochy výroby zemědělské a lesnické – VZ

14. u plochy Z14 vyloučit potenciální negativní vliv na II. zónu ochrany CHKO, ptačí oblast (PO) a přilehlé skladebné části ÚSES – LBK,
15. zástavbu navrhnout tak, aby byl minimalizován negativní vliv na krajinný ráz,

Plochy smíšené výrobní jiné – vinařství drobné – HX.s

16. zástavbu navrhnout tak, aby byl minimalizován negativní vliv na krajinný ráz,

Plochy veřejných prostranství

17. pro plochu Z27 bude zpracována územní studie, v rámci územní studie US1 bude navrženo takové řešení, které minimalizuje vliv na skladebnou část ÚSES – biokoridor a na krajinný ráz,
18. US1 v dostatečném detailu vyřeší polohu parkovacích míst, zeleně a materiálového provedení parkovacích míst,
19. u ploch navrhnout opatření na likvidaci přebytečných srážkových vod,

Plochy přírodní

20. v existujících skladebných částech ÚSES – biocentrech a biokoridorech postupně přeměňovat druhovou skladbu dřevin ve prospěch autochtonních druhů, nové výsadby realizovat podle projektové dokumentace,
21. použitý výsadbový materiál musí mít místní (autochtonní) původ a odpovídat stanovištním podmínkám (skupině typů geobiocénů – STG),

Koridory dopravní infrastruktury

22. v dalších stupních projektové dokumentace vyřešit střety skladebných částí ÚSES – LBC 2 a LBC 3, biokoridoru JM04T/3 s navrhovanou komunikací a doprovodnými

plochami tak, aby byla zachována migrační prostupnost krajiny pro vybrané druhy ZCHD (CPU-D2 ekodukt),

23. v dalších stupních projektové dokumentace navrhnout takové řešení, aby byl vliv na krajinný ráz co nejméně významný a stavba byla např. vegetačními prvky a terénními úpravami (konkrétně zářezem do krajiny dle doporučení ze stanoviska EIA) začleněna do krajiny,
24. v souvislosti s dopravními záměry doplnit vegetační linie vysokých dřevin, případně izolační zeleně ke snížení hlukové a imisní zátěže z dopravy (zeleň bude umístěna s ohledem na bezpečnost dopravy a na majetkové poměry), pokud to podrobnost územního plánu dovolí doporučuje se izolační zeleň případně vymežit i v územním plánu,
25. dotčená meliorační zařízení, potřeba navrhnout v případě střetu technická opatření pro zajištění funkčnosti odvodnění i závlahového zařízení (plochy CPZ–D1 , CPU–D1),

Plochy specifické jiné – historické opevnění

26. zvážít upřesnění regulativů pro plochy specifické jiné – historické opevnění, tak aby byl naplněn požadavek AOPK na zachování krajinného rázu území a ochranu krajiny.

O d ů v o d n ě n í k v a r i a n t ě A :

Varianta A a její návrhové plochy a koridory vymezené v návrhu územního plánu byly podrobeny hodnocení možných vlivů na složky životního prostředí, hmotné statky, obyvatelstvo a lidské zdraví a soustavu NATURA 2000.

Varianta A – doporučená varianta – obsahuje dílčí plochy, které se po prověření, zejména vzhledem k výsledkům Hodnocení vlivu koncepce na životní prostředí (SEA) a Posouzení vlivu koncepce na soustavu Natura 2000 podle § 45i zákona č. 114/1992 Sb. o ochraně přírody a krajiny ve znění pozdějších předpisů, ukázaly být akceptovatelné.

Z vyhodnocení vlivů na životní prostředí (SEA) vyplývá, že návrh ÚP Bavory ve variantě A je akceptovatelný při splnění stanovených podmínek a opatření.

Z posouzení vlivu koncepce na soustavu Natura 2000 vyplývá, že vliv ÚP Bavory na PO Pálava byl ve variantě A vyhodnocen jako mírně negativní. U návrhových ploch a koridorů z přijatelné varianty A ÚP Bavory, u kterých byl vyhodnocen mírně negativní vliv, byla stanovena zmírňující opatření. Na jiné lokality soustavy Natura 2000, včetně EVL Děvín a EVL Stolová hora se žádný vliv neočekává.

Z pohledu části veřejnosti a spolků se jeví jako problematické dopravní koridory, které jsou obsaženy ve variantě A i B. Dopravní koridory byly posouzeny jak hodnotitelem vlivu koncepce na životní prostředí, tak hodnotitelem vlivu koncepce na soustavu NATURA 2000, v obou případech jsou hodnoceny jako plochy akceptovatelné za podmínek splnění zmírňujících požadavků. Dopravní koridor byl posouzen i v rámci procesu EIA (ještě jako rychlostní komunikace R52) a bylo k němu vydáno souhlasné stanovisko MŽP v roce 2005 pod č. j. 4061/OPVI/05 a následně závazné stanovisko k ověření souladu v roce 2016 pod č. j. 19817/ENV/16, které obsahuje podmínky, za kterých je stavba možná. Dopravní koridory jsou přebírány z nadřazené územně plánovací dokumentace a pouze zpřesňují vedení dopravních koridorů na podrobnost územního plánu obce.

Hodnocení koncepce probíhalo v součinnosti se zhotovitelem územního plánu a vycházelo z koncepčních dokumentů vztahujících se k řešenému území.

Návrh územního plánu ve variantě A bude mít v některých ohledech dopad na zlepšení stavu životního prostředí, a to zejména vymezením ploch změn v krajině, které budou v území zastupovat protierozní funkci a vytvářet funkční strukturu ÚSES.

Je nutno zdůraznit, že územní plán vymezuje plochy a koridory, nikoliv konkrétní způsob realizace, provozní podmínky apod. Podrobnější hodnocení vlivů konkrétní realizace záměrů na vymezených plochách bude – pokud to bude vyplývat z požadavků zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí – provedeno pro jednotlivé záměry v rámci zjišťovacího řízení.

S ohledem na závěry SEA vyhodnocení tak lze konstatovat, že předložený návrh územního plánu Bavy ve variantě A nebude mít při dodržení požadavků SEA stanoviska významně negativní vliv na životní prostředí a veřejné zdraví a lze jej proto považovat z hlediska vlivu na životní prostředí a veřejné zdraví za akceptovatelný.

O d ů v o d n ě n í k v a r i a n t ě B :

Varianta B a její návrhové plochy a koridory vymezené v návrhu územního plánu byly podrobeny hodnocení možných vlivů na složky životního prostředí, hmotné statky, obyvatelstvo, lidské zdraví a soustavu NATURA 2000.

Varianta B obsahuje všechny požadované plochy, tj. ty, které jsou průchozí z hlediska SEA i Natura, ale i další změny, u nichž byl konstatován významný negativní vliv.

Nesouhlasné stanovisko k variantě B bylo vydáno na základě

1. nesouhlasného stanoviska OŽP ze dne 04.12.2020 vydaného pod č. j. JMK 166480/2020, bod 2 z hlediska zákona č. 334/1992 Sb., o ochraně zemědělského půdního fondu, ve znění pozdějších předpisů k variantě B;
2. nesouhlasného stanoviska AOPK vydaného pod č. j. 02276/JM/20 dne 11.11.2020 k variantě B;
3. vyhodnocení vlivu koncepce na životní prostředí, které závěrem konstatuje, že menší negativní vliv na jednotlivé složky životního prostředí bude mít návrh územního plánu Bavy ve variantě A;
4. z naturového hodnocení, které konstatovalo, že varianta B bude mít významný negativní vliv na celistvost a předměty ochrany PO Pálava.

Vypořádání připomínek veřejnosti týkajících se životního prostředí:

Ad. 21) Připomínka se netýká správního obvodu obce Bavy, ale odkazuje na území města Mikulova.

Ad. 23), 61) 64) Konkrétní technické řešení křížení produktovodů, melioračních zařízení, či ÚSES s dopravními stavbami v rámci pořizování územního plánu je nad rámec

podrobností řešených územním plánem, proto může být řešeno až v navazujících řízeních.

- Ad. 24) Uvedená připomínka reaguje na text v odůvodnění na str. 29, který popisuje zmírňující opatření navržená územním plánem v podrobnosti územního plánování. Připomínka tak reaguje na text vytržený z kontextu a je tak neopodstatněná.
- Ad. 41), 63) Platná metodika (Vymezení koridorů veřejné dopravní a technické infrastruktury v územním plánu, Metodické doporučení MMR, 7.11.2017) konstatuje, že „Koridory zpravidla nelze vymezit v rozsahu pokrývajícím všechny vedlejší (související) stavby, neboť jejich skutečný rozsah obvykle v době pořizování ÚPD neznáme, a také proto, že některé z nich, např. vyvolané přeložky dopravní infrastruktury nebo technické infrastruktury, mnohdy zasáhnou i do území značně vzdáleného od hlavní stavby dopravní infrastruktury, a tak by koridor zahrnující související stavby v celém jejich rozsahu mohl např. zasahovat až hluboko do zastavěného území obce a působit dojmem, že zde bude umístěna stavba dopravní infrastruktury.“ Měřítka zpracování územního plánu, jeho podrobnost a koneckonců i zmíněné nedostatečné znalosti o plném rozsahu všech vedlejších (souvisejících) staveb (v době zpracování ZÚR a územního plánu) nutně musí vést k vymezení obecně pojatých podmínek v územním plánu, směřujících k navazujícím řízením. Konkrétní technické řešení dopravních staveb a jejich doprovodné infrastruktury v rámci pořizování územního plánu je nad rámec podrobnosti řešení územním plánem, proto může být řešeno až v navazujících řízeních. Nelze srovnávat konkrétní postup pořizování územních plánů a jejich změn v České republice s postupy umístění dopravních staveb v zahraničí.
- Ad. 54), 62) Konkrétní technické řešení dopravních staveb v rámci pořizování územního plánu je nad rámec podrobnosti řešení územním plánem, proto může být řešeno až v navazujících řízeních.
- Ad. 54), 62) – upřesnění: Aby OŽP zmírnil obavy veřejnosti, je součástí požadavků na stanovisko i požadavek na řešení D52 v zářezu (viz požadavek č. 23).
- Ad. 57), 59) S námitkou nelze souhlasit, neboť z textu návrhu i odůvodnění vyplývá, že naprostá většina kompenzačních opatření je nad rámec podrobnosti zpracování územního plánu a bude se řešit v rámci realizačního projektu, a to ve spolupráci s ornitology. Tím je bezpochyby zajištěno, aby kompenzační opatření byla účinná. Navíc je souhlas s územním plánem ve variantě A podmíněn dalšími požadavky pro dopravní koridory včetně požadavku č. 24 na vymezení linie dřevin na vhodných místech (z hlediska dopravního a majetkového).
- Ad. 60) Hodnocení SEA k návrhu ÚP Bavory bylo upraveno a doplněno podle požadavků dotčených orgánů (OŽP krajského úřadu, KHS a AOPK).
- Ad. 69), 70) Pisatel argumentuje rozsudky ke zrušeným ZÚR JMK, přičemž Jihomoravský kraj má nové platné ZÚR JMK včetně aktualizace.
- Ad. 71) Vyhodnocení vlivů na životní prostředí je zpracováno podle přílohy stavebního zákona ve vazbě na zákon 100/2001. Sb., v platném znění. Zpracovatelka vyhodnocení v textu uvádí, že metodický výklad byl použit přiměřeně, nikoli, že z něj bylo striktně vycházeno.

- Ad 72) Připomínka je neopodstatněná, stanovisko krajského úřadu pouze sděluje, že stanovisko AOPK bylo vydáno 21.02.2019, ale krajský úřad ho obdržel 29.04.2019 a současně vydal své stanovisko.
- Ad 73), 78) Vyhodnocení přínosu územního plánu k naplnění priorit územního plánování pro zajištění udržitelného rozvoje území obsažených v PÚR ČR nebo ZÚR JMK je obsahem samostatné kapitoly „E“ VVURÚ a rovněž kapitoly II.3. Odůvodnění ÚP Bavory.
- Ad 75) Opatření obecné povahy – PZKO zóna Jihovýchod zrušeno nebylo, je tak možné na PZKO zóna Jihovýchod odkazovat.
- Ad 76) Podrobnost odpovídá obsahu územního plánu. Podrobněji nelze tuto problematiku v územním plánu řešit, s odkazem na ustanovení § 43 odst. 3 zákona č. 183/2006 Sb., v platném znění, podle kterého územní plán ani vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území nesmí obsahovat podrobnosti náležející svým obsahem regulačnímu plánu nebo územnímu rozhodnutí.
- Ad 77) Napadený text je součástí kapitoly č. 2 SEA vyhodnocení s názvem *„Zhodnocení vztahu politiky územního rozvoje k cílům ochrany životního prostředí přijatým na mezistátní nebo komunitární úrovni. Zhodnocení vztahu územně plánovací dokumentace k cílům ochrany životního prostředí přijatým na vnitrostátní úrovni“*. Kapitola obsahuje názvy všech relevantních koncepcí, ke kterým bylo při zpracování návrhu územního plánu přihlíženo, a hodnotí míru vztahu té které koncepce k návrhu územního plánu.
- Ad 79) Připomínka poukazuje na chybu v psaní, text je opraven.
- Ad 80) Tabulka pracuje s expertními odhady jednotlivých specialistů, metodika hodnocení je vysvětlena pod tabulkou. Konkrétní odůvodnění hodnocení je slovně uvedeno v kapitole „Vlivy návrhu ÚP na jednotlivé návrhové plochy“.
- Ad 81), 82), 83), 84) Vyhodnocení vlivů na životní prostředí je zpracováno podle přílohy stavebního zákona ve vazbě na zákon 100/2001. Sb., nikoli podle zákona o ovzduší, proto je více než účelné hodnocení za delší období a užití pětiletých průměrů ukazujících na tendenci ve znečištění ovzduší. Uvedené připomínky nejsou relevantní pro SEA hodnocení.
- Ad 85) Uvedená připomínka poukazuje na to, že zmínka o hlavních zdrojích znečišťování ovzduší nemá žádnou návaznost na obec Bavory. Přitom napadený text je součástí kapitoly „3.2. Současný stav složek životního prostředí“, podkapitola „3.2.1. Ovzduší“, z uvedeného je zřejmé, že citovaný text popisuje současný stav ovzduší v obci Bavory, připomínka je irelevantní a zavádějící.
- Ad 86) Hodnocení znečištění ovzduší, které by bylo výsledkem zpracování rozptylové studie, je nad rámec podrobnosti zpracování vyhodnocení pro koncepci, relevantní je až zpracování rozptylové studie pro konkrétní záměr.
- Ad 87) Koridor pro realizaci záměru D52 byl v rámci pořizování ZÚR JMK podroben vyhodnocení SEA, jehož součástí bylo vyhodnocení dopadů na obyvatelstvo a lidské zdraví. V tomto vyhodnocení byly identifikovány možné negativní vlivy a stanovena „opatření k vyloučení, snížení, zmírnění nebo kompenzaci negativních vlivů“. V rámci těchto opatření je u předmětného koridoru požadováno (cit. ZÚR JMK) „optimalizovat trasu v rámci koridoru s cílem minimalizace dopadů na obytnou zástavbu (týká se

zejména MÚK Pohořelice a Mikulov jih). V místech případného kontaktu s chráněnou zástavbou zajistit splnění hlukových limitů“. Jako kompenzační opatření pro lokality, kde je obtížné vlivy eliminovat, je stanoveno kompenzační opatření, a to (cit. ZÚR JMK) „po vybudování dané komunikace zamezit průjezdu tranzitní nákladní dopravy přes zástavbu přilehlých obcí (objíždění placených úseků)“. Potenciální vlivy záměru na hlukovou situaci byly posouzeny a formou podmínek či doporučení řešeny jak v rámci SEA vyhodnocení ZÚR JMK, tak v podrobnějším měřítku v projektové EIA. V rámci stanoviska EIA je uložena podmínka: „V dalších fázích přípravy R52, po zaměření pozemků a určení přesného rozsahu stavby, zpracovat podrobnou hlukovou studii výstavby a provozu R52 a dalších komunikací, na kterých se v souvislosti s realizací R52 významně zvýší frekvence dopravy. Výsledkem této studie bude návrh konkrétních protihlukových opatření pro zajištění hlukových limitů dle aktuálně platné legislativy...“ Hluková situace je tak obecně známá a ve veřejně dostupných dokumentech veřejnosti přístupná.

S ohledem na skutečnost, že společnost Löw a spol. se podílela na zpracování dokumentace k záměru „Rychlostní silnice R52 Pohořelice – Mikulov (Drasenhofen)“ lze vyloučit, že by došlo ze strany kanceláře doc. Löwa k posouzení návrhu územního plánu z hlediska hluku bez znalosti podrobné hlukové situace, jak uvádí podatel připomínky. Z výše uvedených důvodů orgán posuzování vlivů na životní prostředí neshledává v uvedeném popisu pochybení.

- Ad 88) Kapitola 3.2.2. (na str. 20 a 21 vyhodnocení) o stávajícím stavu půdy v území je zcela dostačující.
- Ad 89) a 90) Kapitola 3.2.3. (na str. 21 a 23 vyhodnocení) o stávajícím stavu vod v území je naprosto dostačující. Uvedená kapitola popisuje stávající stav v území, nemá za cíl hodnotit navržené plochy. Zmínka k odvodnění dálnice je nad podrobnost územního plánování, konkrétní technické řešení dopravních staveb a jejich doprovodné infrastruktury v rámci pořizování územního plánu je nad rámec podrobnosti řešení územním plánem, proto může být řešeno až v navazujících řízeních.
- Ad 91) a 92) Vyhodnocení bylo doplněno na str. 21, popis současného stavu, silniční koridory byly hodnoceny v rámci kapitoly 4. Charakteristiky životního prostředí v oblastech, které by mohly být uplatněním územně plánovací dokumentace významně ovlivněny, konkrétně na str. 33 a 36, a to z hlediska vlivu na zábor ZPF, vlivu na půdu, vlivu na podzemní a povrchové vody, odtokové poměry, zvláště chráněná území, vlivu na soustavu NATURA 2000, migrační koridor, VKP registrované, VKP ze zákona, ÚSES, krajinný ráz a památkovou ochranu a veřejné zdraví (v rámci kterého je hodnocen i vliv hluku na veřejné zdraví). Dále jsou silniční koridory hodnoceny z hlediska hluku na str. 40, 43, 44 v rámci kapitoly 6. Podrobnější hodnocení dopravních staveb a jejich doprovodné infrastruktury v rámci pořizování územního plánu je nad rámec podrobnosti řešení územním plánem, proto může být řešeno až v navazujících řízeních.
- Ad 94) Vyhodnocení SEA k návrhu ÚP Bavory bylo o vyhodnocení vlivů na veřejné zdraví doplněno.

Ad 95) Vyhodnocení SEA k návrhu ÚP Bavyry bylo o vyhodnocení synergických a kumulativních vlivů doplněno. Orgán posuzování vlivů na životní prostředí konstatuje, že vyhodnocení synergických a kumulativních vlivů je zpracováno na str. 39, 40, 45, 57.

Ad 96), 97), 98) a 99) Od roku 1987, kdy se začalo hledat řešení umístění dopravního koridoru R52, bylo posouzeno několik variant trasy. Nelze tedy vytrhnout jedno konstatování z kontextu dlouhého postupu jak územního plánování a dlouhého postupu výstavby komunikace směrem k hranicím s Rakouskou republikou přes Mikulov. Uvedený koridor D52 je výsledkem desetiletí projednávání a zvažování trasování, a to jak z hlediska vlivu na životní prostředí, tak z hlediska účelnosti trasování. Výsledný koridor je nejlepším možným umístěním. V případě realizace jiných v minulosti zvažovaných variant by došlo k mnohem většímu negativnímu vlivu na životní prostředí, případně by nepomohla kompenzační opatření, nebo by trasa nebyla účelná a docházelo by k přetížení současné komunikace (jak se děje již v současnosti) bez kompenzačních opatření ve vztahu k ochraně přírody a bez možnosti vytvoření kvalitních protihlukových opatření ke zlepšení pohody obyvatel. Důležité je upozornit, že se nejedná o významný negativní vliv v celkovém souhrnu, ale o významný negativní vliv pouze na dílčí součásti ochrany přírody a veřejné zdraví, které lze ve většině zmírnit či zcela eliminovat dalšími opatřeními a doporučeními, která jsou součástí tohoto stanoviska, a další, které jsou nad rámec podrobnosti územního plánování, budou součástí projektové dokumentace. Celkově nelze hodnotit silniční koridory jako zcela novou stavbu na zelené louce, jedná se de facto o rozšíření a zkvalitnění současné komunikace I/52 na většině její současné trasy. Takže např. hluk z dopravy může mít v konečném důsledku díky technickým opatřením menší negativní vliv na zdraví obyvatel, než má v současnosti silnice I/52. Také nelze srovnávat vymezení např. nepřiměřeně velké plochy pro bydlení, nebo výroby na nevhodném místě s hodnocením -2 a nadregionální dopravní koridor s hodnocením -2. Umístění ploch pro bydlení nebo výrobu lze eliminovat bez toho, aby nesouhlas s těmito plochami významně ovlivnil veřejný zájem, avšak umístění koridoru D52 je s ohledem na veřejný zájem žádoucí, proto jsou v tomto případě navržena vhodná zmírňující a kompenzační opatření (kterými budou např. částečné zařiznutí trasy, výsadba izolační zeleně, vhodně navržené odkanalizování komunikace a výstavba ekoduktu). Navrhovaná opatření povedou ke zmírnění negativních vlivů či k jejich úplné eliminaci.

Ad 100), 101) a 102) Vliv je popsán v rámci kapitoly „6.10. Vlivy koncepce na veřejné zdraví“. Koridor pro realizaci záměru D52 (v ZÚR JMK označen jako DS04 pro realizaci záměru „D52 Pohořelice – Mikulov – hranice ČR / Rakousko“) byl v rámci pořizování ZÚR JMK podroben vyhodnocení SEA, jehož součástí bylo vyhodnocení dopadů na obyvatelstvo a lidské zdraví. V tomto vyhodnocení byly identifikovány možné negativní vlivy a stanovena „opatření k vyloučení, snížení, zmírnění nebo kompenzaci negativních vlivů“. V rámci těchto opatření je u předmětného koridoru požadováno (cit. ZÚR JMK) „optimalizovat trasu v rámci koridoru s cílem minimalizace dopadů na obytnou zástavbu (týká se zejména MÚK Pohořelice a Mikulov jih). V místech případného kontaktu s chráněnou zástavbou zajistit splnění hlukových limitů“. Jako kompenzační opatření pro lokality, kde je obtížné vlivy eliminovat, je stanoveno kompenzační opatření, a to (cit. ZÚR JMK) „po vybudování dané komunikace zamezit průjezdu

tranzitní nákladní dopravy přes zástavbu přilehlých obcí (objížďení placených úseků)“. Konkrétní záměr realizace D52 (původně R52) byl dále v podrobnějším měřítku podroben procesu posouzení vlivů na životní prostředí a veřejné zdraví (tzv. projektové EIA) vedeném MŽP pod názvem „Rychlostní silnice R52 Pohořelice – Mikulov (Drasenhofen)“. V rámci projektové EIA bylo posuzováno několik variant vedení rychlostní komunikace (nově dálnice), kdy k variantě původně označené 1x bylo MŽP vydáno souhlasné stanovisko (tzv. stanovisko EIA) č. j. 4061/OPVI/05 ze dne 13.05.2005. Daná varianta byla postupně rozpracována v úrovni dokumentace pro územní rozhodnutí a v roce 2014 dále upřesněna tahovou studií pořízenou Ministerstvem dopravy: „Technicko-ekonomická studie v úseku R52 Pohořelice – státní hranice ČR / Rakousko“: PK Ossendorf, a. s., 04/2014 (citace ZÚR JMK). Pro záměr bylo následně MŽP pod č. j. 19817/ENV/16 ze dne 23.03.2016 vydáno Závazné stanovisko k ověření souladu obsahu stanoviska EIA s požadavky právních předpisů, které zapracovávají směrnici Evropského parlamentu a Rady 2011/92/EU ze dne 13. prosince 2011 o posuzování vlivů některých veřejných a soukromých záměrů na životní prostředí. Potenciální vlivy záměru na hlukovou situaci byly posouzeny a formou podmínek či doporučení řešeny jak v rámci SEA vyhodnocení ZÚR JMK, tak v podrobnějším měřítku v rámci výše uvedené projektové EIA. V rámci stanoviska EIA je uložena podmínka: „V dalších fázích přípravy R52, po zaměření pozemků a určení přesného rozsahu stavby, zpracovat podrobnou hlukovou studii výstavby a provozu R52 a dalších komunikací, na kterých se v souvislosti s realizací R52 významně zvýší frekvence dopravy. Výsledkem této studie bude návrh konkrétních protihlukových opatření pro zajištění hlukových limitů dle aktuálně platné legislativy...“

- Ad 104) Metodika uvádí termíny – významný negativní vliv, mírně negativní vliv, nulový vliv atd. Viz Postup posuzování koncepcí a záměrů na evropsky významné lokality a ptačí oblasti, metodický pokyn MŽP.
- Ad 105) Uvedená připomínka je nelogická. Kompenzační opatření pro bydlení mají kompenzovat negativní vliv na životní prostředí vzniklý výstavbou rodinných či bytových domů. Proto opatření ke zmírnění vlivu D52 na zdraví obyvatel jsou řešena v podmínkách pro umístění koridoru dopravy, avšak s ohledem na míru podrobnosti územního plánování jsou uvedena pouze obecně, konkrétně budou veškerá opatření ke zmírnění hlukové zátěže řešena v rámci navazujících řízení.
- Ad 106) a 107) Jedná se konstatování ve vztahu ke koncepčním materiálům, ne o rozbor jednotlivostí. Konkrétní technické řešení křížení ÚSES s dopravními stavbami v rámci pořizování změny územního plánu je nad rámec podrobnosti řešených územním plánem, proto může být řešeno až v navazujících řízeních. Opatření jsou řešena také v rámci posouzení EIA R52 Pohořelice – Mikulov. Opatření navrhovaná podatelem jsou nad rámec zpracování podrobnosti územního plánování.
- Ad 108), 109) Jedná se konstatování ve vztahu ke koncepčním materiálům, ne o rozbor jednotlivostí. Nelze srovnávat a odvolávat se na postupy pořizování územních plánů a umísťování staveb v jiných zemích a v jiné krajině. Odvodnění dálnice je však nad podrobnost územního plánování, viz výše.

- Ad 109) – doplnění. Cíl „Státní politiky životního prostředí, bod, 1.1 Zajištění ochrany vod a zlepšování jejich stavu“, je naplňován i návrhem územního plánu na vybudování oddílné splaškové kanalizace napojené na čistírnu odpadních vod, která v současnosti v obci chybí.
- Ad. 110) Jedná se konstatování ve vztahu ke koncepčním materiálům, ne o rozbor jednotlivostí. Orgán posuzování vlivů na životní prostředí konstatuje, že realizací D52 dojde ke zvýšení plynulosti provozu, a tím ke snížení emisí. Cíl dle dokumentu Státní politika životního prostředí tedy je naplňován.
- Ad. 111), 112) Jedná se konstatování ve vztahu ke koncepčním materiálům, ne o rozbor jednotlivostí. Je úkolem konkrétního technického řešení dopravní stavby a kompenzačních opatření (výsadba izolační zeleně apod.), aby byl krajinný ráz co nejméně narušen, k tomu vedou i hodnocení SEA a hodnocení EIA R52 Pohořelice – Mikulov, bude řešeno až v navazujících řízeních.
- Ad 113), 114), 115) a 116) Ad. Monitoring neprovádí sama obec ani pořizovatel, ale data pro navržené monitorovací ukazatele jsou přebírány od institucí jako např.: Český hydrometeorologický ústav, Český statistický úřad, Ministerstvo životního prostředí ČR, CENIA, Výzkumný ústav vodohospodářský – Hydroekologický informační systém, Český úřad zeměměřičský a katastrální, Český statistický úřad a Krajská hygienická stanice Jihomoravského kraje. Ad. 111), 112), 113) Jedná se o návrh monitoringu ke sledování jevů odpovídající koncepci, resp. ÚPD. Podrobnější monitoring je součástí EIA pro konkrétní záměr.
- Ad 117) Opatření ke snížení negativních vlivů pro dopravní koridory jsou navrhována na str. 49 vyhodnocení. Napadené vyjádření pouze vyjadřuje skutečnost, že v rámci řízení EIA mohou být navržena další zmírňující opatření, která nemohou být navržena v rámci pořizování územního plánu, neboť by byla nad rámec podrobnosti územního plánování. Proces EIA již pracuje s podrobnějšími informacemi a podklady, proto mohou být i kompenzační a zmírňující opatření konkrétnější. Toto platí obecně pro všechny koncepce, pro které se využívá proces SEA, i pro záměry, pro které se využívá proces EIA. Uvedená připomínka je při znalosti postupů podle zákona č. 100/2001 Sb. nelogická.
- Ad 118) V rámci řešení umístění dopravního koridoru R52 bylo posouzeno několik variant trasy. Uvedený koridor D52 je výsledkem desetiletí projednávání a zvažování trasování, a to jak z hlediska vlivu na životní prostředí, tak z hlediska účelnosti trasování, viz výše. Výsledný koridor je nejlepším možným umístěním. V případě realizace jiných v minulosti zvažovaných variant by došlo k mnohem většímu negativnímu vlivu na životní prostředí, nebo by trasa nebyla účelná a docházelo by k přetížení současné komunikace. Vymezení koridoru dopravní infrastruktury vychází z nadřazené územně plánovací dokumentace.
- Ad 119), 120) a 121) Vyhodnocení vlivů na veřejné zdraví pro územní plán je uvedeno v kapitole 6.10. Vlivy koncepce na veřejné zdraví a jsou doplněny i v tabulce na str. 33, 34, 39a 40.

Ad 122) Na základě výše uvedených vyjádření k připomínkám orgán posuzování vlivů na životní prostředí konstatuje, že hodnocení SEA a NATURA 2000 neobsahují žádná závažná pochybení.

Ad 123) Tvrzení, že z hlediska NATURA 2000 nebylo hodnocení řádně provedeno, se nezakládá na pravdě, protože pro návrh ÚP Bavory bylo vypracováno samostatné vyhodnocení vlivů změny ÚP na soustavu NATURA 2000 autorizovanou osobou. Vyhodnocení SEA obsahuje závěry z velmi kvalitně a podrobně zpracovaného vyhodnocení vlivů ÚP na soustavu NATURA 2000.

Ad 124) Závěr uvádí, že koncepce ÚP Bavory je akceptovatelná ve variantě A a stanovuje opatření ke snížení negativních vlivů koncepce na životní prostředí a veřejné zdraví.

Ad 125), 126), 127), 128), 129), 130), 131), 132), 133), 134), 135) a 136) Vyhodnocení je zpracováno autorizovanou osobou, uvedená konstatování nejsou ničím podložena, postup posuzování koncepcí a záměrů na evropsky významné lokality a ptačí oblasti je uveden v metodickém pokynu MŽP. Veškeré vlivy byl posouzeny dle metodických pokynů pro zpracování vyhodnocení vlivů na oblasti NATURA 2000. Autorizovaná osoba nemůže rozhodovat jinak než dle nastavených kritérií pro hodnocení. Posouzení světelného smogu je nad rámec podrobnosti zpracování a vyhodnocení vlivů koncepce na životní prostředí. Navrhované požadavky na protihluková opatření podmiňující stanovisko k variantě A budou mít zároveň zmírňující vliv na světelný smog, zářez komunikace do terénu, vybudování protihlukových stěn či výsadba izolační zeleně (navržené dle vhodnosti pro ten který terén v rámci projektové dokumentace) budou zároveň eliminovat případně minimalizovat vliv světelného smogu z komunikace na okolní přírodu i obyvatele. Po vybudování komunikace D52 včetně protihlukových opatření bude vliv světelného smogu na okolí komunikace menší, než je v současné době.

Mimo rámec tohoto stanoviska OŽP doporučuje, aby návrh ÚP Bavory obsahoval monitorovací ukazatele pro sledování vlivů územně plánovací dokumentace na životní prostředí, rámcově vycházející ze SEA vyhodnocení. Tyto ukazatele budou u postupného zastavování území řešeného v rámci ÚP průběžně konfrontovány se stavem složek životního prostředí v území a budou vyhodnoceny v rámci zprávy o uplatňování ÚP.

1. Výskyt oblastí se zhoršenou kvalitou ovzduší, překračování imisních limitů, zdroj: Český hydrometeorologický ústav, Český statistický úřad, Ministerstvo životního prostředí ČR
2. Míra znečištění povrchových a podzemních vod, zdroj: CENIA, Výzkumný ústav vodohospodářský – Hydroekologický informační systém
3. Změna výměry zemědělské půdy a PUPFL, zdroj: Český úřad zeměměřičský a katastrální, Český statistický úřad

4. Podíl území s překročenými mezními hodnotami (případně počet osob zasažených překročenými mezními hodnotami) hlukové expozice, zdroj: Krajská hygienická stanice Jihomoravského kraje
5. Fragmentace území dopravou a dalšími liniovými systémy, zdroj: Agentura ochrany přírody a krajiny ČR, Český statistický úřad
6. Míra realizace a funkčnosti územního systému ekologické stability území, zdroj: Stavební úřady, územní plánování, ochrana přírody
7. Koeficient ekologické stability krajiny (plochy ekologicky stabilních ploch k plochám ekologicky nestabilních ploch), zdroj: ÚAP ORP Mikulov

Obec Bavory žádáme ve smyslu § 16 odst. 2 zákona o vyvěšení informace o tomto stanovisku na úřední desce. Doba vyvěšení je nejméně 15 dnů. Zároveň žádáme v souladu s § 16 odst. 2 citovaného zákona o zaslání písemného vyrozumění o dni vyvěšení informace o tomto stanovisku na úřední desce v nejkratším možném termínu.

P o u č e n í :

Stanovisko vydané podle § 10g a § 10i zákona č. 100/2001 Sb. není rozhodnutím podle správního řádu a nelze se proti němu odvolat. Toto stanovisko nenahrazuje vyjádření dotčených orgánů státní správy ani příslušná povolení podle zvláštních předpisů.

Ing. Mojmír Pehal v. r.

vedoucí odboru

Za správnost vyhotovení: Bc. Hana Daňková

Příloha: Text připomínek Spolku NEBOJSA

Obdrží na vědomí se žádostí o zveřejnění:

Obec Bavory, Bavory 9, 692 01 Bavory – DS

Obdrží na vědomí:

Krajský úřad Jihomoravského kraje, odbor územního plánování a stavebního řádu – **zde**

Příloha: Text připomínek Spolku NEBOJSA:

Níže uvedené připomínky požadujeme jednotlivě vypořádat:

1. Pokud má návrh ÚP Bavory reagovat na vydané ZÚR JMK, pak je nevyhnutelné reagovat **přesně** na jejich obsah. Tedy v daném případě nelze prostě jen provést textové změny v navrhovaném znění ÚP Bavory, ale je nutné přesně ocitovat a pro zahrnutí do ÚP uvážit tu část ZÚR JMK, která je pro správní území obce Bavory relevantní. Pro záměr DS04 „D52 Pohořelice – Mikulov – hranice ČR / Rakousko“ je v bodě (82) výroku ZÚR JMK uvedeno, že se jedná o **koridor šířky 200 m, včetně doprovodné komunikace**. To znamená, že ÚP Bavory měl dle stavebního zákona za úkol zvážit upřesnění obou těchto záměrů, tedy jak koridoru D52, tak koridoru

¹ Viz <https://or.justice.cz/ias/ui/rejstrik-firma.vysledky?subjektId=784904&typ=PLATNY>

1

doprovodné komunikace. Odůvodnění vydaných ZÚR JMK na str. 172 dokládá podrobněji záměr doprovodné komunikace, kdy uvádí kritéria podmínky a jasně definuje: „*obsluha území zajištěna doprovodnou komunikací II/395 v celé délce*“. Přitom na str. 150 téhož dokumentu se uvádí, že se jedná o „*II/395 Pohořelice – Mikulov*“. V návrhu ÚP Bavory tedy měl být zpřesněn a proveden nový republikový záměr dálnice D52 a **současně** nový nadmístní záměr doprovodné komunikace II/395. To se však nestalo, čímž došlo k vážné právní vadě a bez její nápravy a nového veřejného projednání (resp. nového projednání od úrovně zadání návrhu ÚP Bavory) nelze v řízení o návrhu ÚP Bavory pokračovat.

2. Je nepřipustné, že občanům není jasné objasněn dopravní význam komunikace D52, který dle ZÚR JMK má být realizací **transevropského Baltsko-jadranského silničního koridoru TEN-T se všemi s tím spojenými negativními vlivy**. Toto musí být napraveno. Vzhledem k tomu, že D52 ve funkci transevropského Baltsko-jadranského silničního koridoru TEN-T, jak je vymezena v ZÚR JMK, je určena pro dálkovou / transevropskou dopravu, tedy i **dopravu kamionovou**, bylo naprosto nutné v územním plánování pro obec Bavory toto vyhodnocovat s plným přiznáním očekávaných intenzit dopravy a s plným přiznáním složení dopravního proudu, tedy včetně dopravy těžké nákladní a jejího rozložení do 24 hodin dne (zejména dopadu na dobu noční). V celé zveřejněné dokumentaci k návrhu ÚP Bavory nelze nalézt tyto zásadní informace a **občané jsou takto uváděni v omyl**. Přitom z oficiálních zdrojů, celostátních sčítání dopravy na hraničním přechodu Mikulov / Drasenhofen z let 2010 a 2016 je známo, že **intenzita těžké nákladní dopravy jen za těchto 6 let narostla na 220 %**. Toto je nepochybně klíčový vstupní parametr pro územní plánování a jeho zamlčení je významnou vadou a musí to být napraveno.
3. Při zpřesňování koridoru D52 oproti ZÚR JMK je nutné ověřit, zda jsou naplněny cíle územního plánování. Podle ust. § 18 odst. 1 stavebního zákona „*cílem územního plánování je vytvářet předpoklady pro výstavbu*“. Zde se ale velmi jednoduše zjistí, že koridor o šíři **pouhých 200 m**, na kterou odkazují jak ZÚR JMK, tak návrh ÚP Bavory **nemůže vytvořit předpoklady pro výstavbu**, neb tento koridor je nedostatečně široký. Není reálné pro takto chybně dimenzovaný koridor vést územní řízení a v něm D52 umístit. **Koridor v ÚP nesmí vybočit z koridoru v ZÚR**. Přitom plocha pro umístění záměru komunikace nesmí vybočit z plochy koridoru v ÚP. V územním řízení je přitom zákonem stanovena povinnost vymezení nejen stavbu hlavní, tedy těleso dálnice, ale i plochu ochranného silničního pásma, která je definována v ust. § 30 zákona o pozemních komunikacích a pro dálnici je definována takto: *Silničním ochranným pásmem se pro účely tohoto zákona rozumí prostor ... ve vzdálenosti 100 m od osy přilehlého jízdního pásu dálnice*. Tedy pro plochu pro územní rozhodnutí pro umístění dálnice je zapotřebí, aby již v ZÚR byl vymezen pás území o šířce podstatně větší než 2 x 100 m. **Tedy záměr pro D52 nelze v souladu s právem do ÚP Bavory zahrnout, neb záměr je už v ZÚR JMK vymezen chybně, a toto nelze v ÚP Bavory, resp. ve ÚP Bavory, napravit**.
4. V ÚP Bavory vymezené plochy CPU-D1, CPU-D2 a CPU-D3 jsou označena zcela zavádějícím způsobem, neb se nejedná o součásti dálnice, ale o místní komunikace. Tyto místní komunikace nebudou nikdy napojeny na dálniční komunikaci, ale mohou být napojeny jen na doprovodnou komunikaci „*II/395 Pohořelice – Mikulov*“, tato ale není v návrhu ÚP Bavory vymezena. Je zde tedy zásadní rozpor a ten musí být vyřešen.
5. Odkazování na metodické doporučení MMR, jak je činěno na str. 73 odůvodnění návrhu ÚP Bavory je vzhledem k výše uvedené připomínce zcela nepřiléhavé.
6. Obecně lze zdůraznit, že metodické doporučení MMR, na které je odkazováno na str. 73 – 74 odůvodnění návrhu ÚP Bavory je v rozporu s právními předpisy, a tedy nelze na něj nikdy odkazovat. Jakékoliv záměry „*souvisejících staveb*“ k dálnici D52 a doprovodné komunikací II/395 umístěné mimo koridor dle ZÚR JMK nemohou být vymezovány mimo koridor dle ZÚR neboť jejich vymezením v ÚP Bavory vznikají

2

omezení ústavou chráněných vlastnických práv, a tato lze omezit pouze zákonem a nikdy nějakým metodickým předpisem.

7. Popis účelu ploch CPU-D1, CPU-D2 a CPU-D3, jak je uvedeno ve výroku na str. 15, je sporný. Část ploch je vlastněna soukromými subjekty a vzhledem k nemožnosti vymezit tyto plochy jako součást D52, nejedná o vyvlastnitelnou plochu, tedy i z tohoto pohledu je jejich vymezení tak jak je provedeno v návrhu ÚB Bavory nepřijatelné.
8. **Je také nepřijatelné v ÚP Bavory jakékoliv stavby související k D52 odkazovat na ZÚR JMK, neboť díky vymezení koridoru D52 v ZÚR JMK, že zde budou stavby související, byla do ZÚR JMK vložena až po veřejném projednání v roce 2016. To je veřejně neprojednaná změna ZÚR JMK a nebylo to napraveno ani v 1. Aktualizaci ZÚR JMK z roku 2020.**
9. Koridory CPU-D1, CPU-D2 a CPU-D3 by zde nemohly dokonce být vymezeny ani, kdyby ZÚR JMK obsahovala pro tyto koridory územní rezervy, neboť i územní rezervy v ZÚR musí ze zákona, dle § 36 odst. 1 věta pátá stavebního zákona, která zní „Změnit územní rezervu na plochu nebo koridor umožňující stanovené využití lze jen na základě aktualizace zásad územního rozvoje“ řešeno pouze Aktualizací ZÚR JMK. Tím spíše musí být koridor D52 měněn pouze v místech, kde ani územní rezerva není, pouze Aktualizací ZÚR JMK.
10. Koridor pro D52 a pro komunikaci II/395 je chybně v ZÚR JMK vymezen v prostoru areálu vlastněném „Mikros-vín, Mikulov, kom.spol.“. Je zjevné, že v tomto prostoru nelze současně umístit dálnici D52 a komunikaci II/395.
11. Zásadní problém s pořizováním ÚP Bavory je možné spatřovat v tom, že obsahuje dvě alternativy, A a B, a přitom jedna z alternativ není plně zpracována. Tento postup stavební zákon nezná. Tyto alternativy nevznikly z vůle zastupitelstva, které v zadání změny žádné takové „variantní“ zpracování nepožadovalo. Zpracovatel nemůže tedy dávat veřejnosti „vybrat“ z neúplně zpracovaných alternativ. Zpracovatel se musí jednoznačně vyjádřit, zda některé dílčí změny jsou nepřijatelné a pak je po vyloučení díky hodnocení SEA, včetně hodnocení NATURA 2000, prostě nemůže navrhopvat. Jakési naznačování, že některá dílčí změna by snad měla „šanci“ je nepochybně nepřijatelné.
12. Ve zveřejněné dokumentaci schází jméno pověřeného zastupitele a odkaz na usnesení zastupitelstva obce, kterým byl dotčený pověřen.
13. Na str. 5 odůvodnění je odkaz na posouzení záměru územního plánu Bavory a vydání stanoviska AOPK ve smyslu § 45i odst. 1 ZOPK. Toto stanovisko je zjevně neúplné, neboť neobsahuje posouzení záměru dílčí změny, která má zpřesnit koridor D52 na území obce. **Z tohoto hlediska je neúplně stanovisko neplatné a musí být vydáno stanovisko nové.** U koridoru D52 je zde přitom nepochybně významné ovlivnění lokalit systému NATURA 2000.
14. Koridor D52 dle ZÚR JMK se svým ochranným silničním pásmem o šíři 100 m nepochybně narušuje celistvost PO Pálava, která byla vyhlášena nařízením vlády č. 682/2004 Sb. ze dne 8. prosince 2004. V tomto nařízení vlády, v jeho příloze č. 1 je uvedeno „Územní vymezení a popis hranice Ptačí oblasti Pálava“, kde je stanoveno, že „Odtud pokračuje severozápadním směrem po ulici Brněnské až po její vyústění na silnici I/52 Mikulov - Brno. Dále pokračuje hranice oblasti po východním okraji této silnice směrem severozápadním až severním ke dvoru Spálená Hospoda, kde přechází na východní okraj silnice č. II/420 odbočující směrem severovýchodním přes Horní Věstonice do Dolních Věstonic“. Hranice pak dle nařízení vlády přesně vede po hraně silničního pomocného pozemku, tedy velmi těsně vedle vyasfaltované plochy. Toto vše jasně ve spojení se ZÚR JMK dokládá, že zde vymezený koridor o šíři 200 m jak pro D52, tak i zmatečně i pro její doprovodnou komunikaci, silnici II/395 nevyhnutelně zasahuje významně do lokality systému NATURA 2000 a tím

významným způsobem narušuje její celistvost, což je nepřipustné. V ZÚR JMK i v předmětném návrhu ÚP Bavory toto bylo nesprávně pomínuto. Na správním území obce Bavory se jedná o pás území délky přes 1600 m, tj. plochu cca 15 ha z lokality systému NATURA 2000.

15. Výše uvedený zásah do lokality systému NATURA 2000 **není řádně ani reflektován v záborech půdy** v odůvodnění ÚP Bavory.
16. Není dodržen ZOPK, který primárně požaduje, aby bylo hledáno řešení zcela mimo lokality systému NATURA 2000. Protože toto nebylo ani v ZÚR JMK, ani v ÚP Bavory provedeno, jedná se o rozpor s právními předpisy ČR i EU.
17. Na str. 6 odůvodnění a dále v textu je používána nesprávná terminologie, která je nejen v rozporu se zákonnými předpisy, ale také zjevně banalizuje hodnocení. V zákoně neexistuje termín „*mírný vliv*“, pouze termín „*negativní vliv*“ a ten je prvním stupněm při zjištění negativních vlivů a druhým stupněm významnosti je pak „*významný negativní vliv*“. **Celé odůvodnění návrhu ÚP Bavory a celé posouzení SEA i jeho část pro NATURA 2000 musí být opraveny a smí se používat pouze a výlučně terminologie daná právními předpisy.**
18. Na str. 20 Odůvodnění je odkazováno jako na východisko pro pořizování ÚP Bavory s tvrzením „*Řešení nevyhovujícího dopravního propojení Brna s jižní a jihozápadní částí kraje – ÚP Bavory zpřesňuje koridor pro D52 ...*“. **Toto je nesprávné východisko**, protože spojení Brna s jižní částí kraje, Mikulovskem, je nadstandardní, a to nedávno vybudovanou silnicí I. třídy I/52. Relativně řídké osídlené Mikulovsko má takto vybudováno dostatečně kapacitní spojení s Brnem, a pokud do této oblasti nebude nesprávně zavlékána dálková tranzitní doprava, pak silnice I/52 Mikulov – Pohořelice má vysokou rezervu ve své kapacitě. **Zjevně zpracovatel ÚAP pochybil s touto formulací, neb se zde jedná o něco zcela jiného než o „spojení Brna s jižní částí kraje“, ale záměr transevropského silničního Baltsko-jadranského koridoru, na který odkazuje ZÚR JMK.**
19. Vymezení silničního Baltsko-jadranského koridoru je však navíc úplně jiná věc a vymezení tohoto koridoru je stále otevřenou záležitostí, neb nebyl naplněn rozsudek Nejvyššího správního soudu (NSS) ze dne 20. 4. 2011, č.j. 6 Ao 2/2011 - 27, kterým byl zrušen koridor R52 přes správní území obce Perná a kde bylo soudem poukázáno na neprovedení posouzení variant spojení Brna a Vídně (tj. okolo Mikulova nebo okolo Břeclavi). Soud uvedl: „*Výhrada stěžovatele k nezákonnosti vymezení rychlostní silnice R52 v územním plánu Obce Perná z hlediska předpisů o posuzování vlivů na životní prostředí pak potvrdila to, že nezbytnou podmínkou zákonného vymezení koridoru a trasy rychlostní silnice R52 je řádné posouzení všech variant silničního spojení Brna a Vídně v rámci posouzení vlivů těchto koncepcí podle § 10a zákona o posouzení vlivů na životní prostředí a ve vztahu k potenciálním zásahům do území Natura 2000. Takovéto posouzení variant však není možné na území jediné obce, ale musí být činěno ohledně umístění silnice jako takové, což je možno jen v rámci vyššího stupně územně plánovací dokumentace, tedy zásad územního rozvoje.*“ Toto doposud nebylo provedeno, protože JMK v ZÚR JMK z roku 2011, které byly zrušeny rozsudkem NSS v roce 2012, nevymezil koridor D55 v prostoru okolo Břeclavi a v ZÚR JMK z roku 2016 se pořizovatel ZÚR JMK nesprávně zaštil tvrzením, že silnice I/55 v oblasti okolo Břeclavi není nadmístním záměrem a nezahrnul ji do ZÚR JMK. Přitom však pouhých pár týdnů po vydání ZÚR JMK z roku 2016 proběhlo veřejné projednání nového ÚP města Břeclav, kde tato komunikace byla v procesu dozorovaném krajem **vedena jako nadmístní a jako taková zahrnutá do ÚP města Břeclav na základě výjimky dle § 43 stavebního zákona.**
20. Navíc trasování transevropského Baltsko-jadranského koridoru TEN-T jak přes oblast Mikulovska, tak přes brněnskou aglomeraci naráží na zásadní právní problém, a to jak z hlediska lokalit systému NATURA 2000 v jižní části JMK, tak z hlediska

překračování imisních a hlukových limitů, kdy tyto jsou již dlouhodobě překračovány v brněnské aglomeraci. Tím není zajištěno splnění základních cílů pro územní plánování dle § 18 odst. 1, kde se požaduje, aby **územní plánování vytvářelo předpoklady pro výstavbu**, tj. aby byly do územně plánovací dokumentace zahrnovány jen takové záměry, kde je **předpoklad jejich realizace**. To však za stávající situace pro záměr D52 jako trasování transevropského Baltsko-jadranského koridoru TEN-T nenastává, a tedy je zde rozpor se zákonem. Tento rozpor dopadá nejen na ZÚR JMK a pořizování ÚAP orgánem územního plánování v ORP, ale i zpracovatele ÚP obcí.

21. Na str. 24 návrhu ÚP Mikulov se uvádí: „*V řešeném území jsou evidována potenciální sesuvná území. Jde převážně o sesuvy dočasně uklidněné. U silnice I/52 je jeden sesuv aktivní.*“ Za této situace zde nebylo možné vymezit koridor pro D52 a koridor pro komunikaci II/395, a to ani v ZÚR JMK. Už vůbec není možné tento fakt ignorovat v ÚP Bavor. Jak může dopadnout ignorování sesuvných území, dokazuje kauza dálnice D8, kde ve fázi územního plánování byla také ignorována existence sesuvného území, škody jdou do miliard a do dnešního dne není garantováno, že dálnice D8 bude moci být dlouhodobě bezpečně provozována. Odpovědnost za ignorování sesuvných území dopadá i na zpracovatele územně plánovacích dokumentací. Tato připomínka je na tomto místě zcela zásadním upozorněním na odpovědnost projektanta a bude-li ÚP Bavy v této podobě schválen, je nepochybné, že je to bod k řešení příslušnými orgány včetně soudu.
22. Na str. 79 odůvodnění návrhu ÚP Bavy se konstatuje „*Vedení linek a umístění zastávek je v území dlouhodobě stabilizováno, v souvislosti s realizací dálnice D52 se předpokládá přesunutí zastávky umístěné u silnice I/52 k tzv. „doprovodné“ komunikaci, což ale nebude mít významný vliv na docházkové vzdálenosti.*“ Toto je nepřijatelné, protože doprovodná komunikace dle ZÚR JMK nemá v návrhu ÚP Bavy vymezen koridor.
23. Na str. 89 odůvodnění návrhu ÚP Bavy se konstatuje „*Přes řešené území, v souběhu se silnicí I/52, vede VTL plynovod DN150 PN40 společnosti RWE GasNet, s.r.o. Z něj je napojena VTL přípojka DN150 PN40 k regulační stanici 1200m3/hod pro sušičku. Trasy těchto plynovodů jsou stabilizovány.*“ Tyto plynovody však nejsou v hlavním výkrese k návrhu ÚP Bavy zaneseny a není tedy ani vyjasněn jejich střet s koridory D52 a II/395. Toto musí být napraveno a tento střet musí být posouzen ze všech hledisek, tedy i včetně ochranných pásem a z hlediska bezpečnosti pro dopravu na D52 a na II/395 posouzen i v SEA k návrhu ÚP Bavy.
24. Na str. 29 odůvodnění návrhu ÚP Bavy se konstatuje „*V případě návrhových koridorů souvisejících s dálnicí D52 se jedná o podobné, problematicky zmírnitelné negativní vlivy, tj. zabor a likvidace biotopů předmětů ochrany a další nárůst jejich rušení, ovšem ve větším měřítku a na méně významných lokalitách. I zde je jednoznačně nutné provést likvidaci stávajících dřevinných porostů mimo jarní období hnízdění ptáků, tj. minimálně mimo březen-červen, ideálně zcela mimo vegetační období. Navíc zde přistupuje významné riziko zvýšení střetů ptačích druhů s dopravními prostředky během výstavby a zejména provozu dálnice. Součástí realizačního projektu stavby v celém rozsahu (i mimo řešené území) by měly být opatření k předcházení a minimalizaci úhynů v důsledku kolizí. Možnosti takovýchto opatření je nutné zpracovat ve spolupráci s ornitology zabývajícími se touto problematikou (ČSO, AOPK). CPZ-D1 - koridor dopravní infrastruktury – silniční CPU-D1+D2+D3 - koridor dopravní infrastruktury – silniční.*“ Tento popis problému jasně dokládá nedořešení předmětných střetů, a to i lokalitou chráněnou na základě evropské legislativy pro území pod ochranou NATURA 2000. Toto dokumentuje nemožnost vymezení dálnice D52 a souběžné „doprovodné komunikace“ II/385 v daném území.
25. Na str. 48 odůvodnění návrhu ÚP Bavy se konstatuje „*Do veřejně prospěšných staveb se přitom zahrnují i související stavby k dálnici D52 (tedy stavby vedlejší ve*

smyslu § 2 odst. 9 stavebního zákona), které zasahují podle projektové dokumentace „D52 5206 Perná-st.hranice ČR / Rakousko, 5206.4 Nové Mlýny-Bavory“, DÚR, HBH projekt, 11/2018“ a „Dálnice D52, stavba 5206.3 Bavory – silnice II/414 v k.ú. Bavory, Horní Věstonice, Mikulov na Moravě, Mušov, Perná, PK Ossendorf, 2018“ mimo koridor vymezený v ZÚR kraje.“. Tento postup je v rozporu s právními předpisy, a to z řady důvodů. Součástí dálnice D52, tedy ani její související stavby, mimo koridor dle ZÚR kraje, nelze bez dalšího vymezovat v návazných ÚP obcí. Vlastnické právo je právem ústavním a jeho omezení nelze provádět jinak než striktně dle zákona. Nelze tedy uplatnit podzákoný dokument jako metodický návod MMR. Jak bylo uvedeno už výše „stavby související“, a to i uvnitř koridoru pro D52 nebyly v ZÚR JMK z roku 2016 veřejně projednány a ZÚR JMK byly s nepřipustnou libovůlí změněny po veřejném projednání. Už vůbec nelze vymezovat v ÚP obce cokoliv tak, že se odkáže na neveřejný dokument, jak se zde děje s uvedením odkazu na materiál firmy PK Ossendorf. Takto chybně vymezení veřejně prospěšných staveb s cílem umožnit vyvlastňovací proces je právně nemožné.

26. Na str. 65 odůvodnění návrhu ÚP Bavory se konstatuje „Významnější vliv na krajinný ráz potenciálně může mít dálnice D52, která bude umístěna v koridorech CPZ-D1, CPU-D1, CPU-D2, CPU-D3 a související dopravní stavby v tomto koridoru. Zejména se bude jednat o úseky komunikací, které budou umístěny nad terénem.“ Neexistuje žádný právní termín jako „významnější vliv“, ale pouze termín „významný vliv“.
27. Na str. 65 odůvodnění návrhu ÚP Bavory se konstatuje „Významnější vliv na krajinný ráz potenciálně může mít dálnice D52, která bude umístěna v koridorech CPZ-D1, CPU-D1, CPU-D2, CPU-D3 a související dopravní stavby v tomto koridoru. Zejména se bude jednat o úseky komunikací, které budou umístěny nad terénem.“ Postup s dálnicí D52 v daném prostoru nad terénem je nepřipustný – viz podmínky stanoviska EIA k záměru D52. Trasa D52 zde musí být vedena v zářezu.
28. Na str. 65 odůvodnění návrhu ÚP Bavory se konstatuje „Významnější vliv na krajinný ráz potenciálně může mít dálnice D52, která bude umístěna v koridorech CPZ-D1, CPU-D1, CPU-D2, CPU-D3 a související dopravní stavby v tomto koridoru. Zejména se bude jednat o úseky komunikací, které budou umístěny nad terénem.“ Postup s umístěním dálnice D52 v daném prostoru nad terénem je nepřipustný, a to specificky i z hlediska krajinného rázu.
29. Otázka krajinného rázu není v odůvodnění návrhu ÚP Bavory řádně řešena a nelze do výroku ÚP Bavory vkládat podmínky, které nejsou řádně odůvodněny v jeho odůvodnění. Je tedy nepřipustné např. na str. 65 odůvodnění návrhu ÚP pouze konstatovat „K minimalizaci negativních vlivů stavby D52 na krajinný ráz jsou v kapitole „Koncepte veřejné infrastruktury“ výrokové části územního plánu stanoveny konkrétní podmínky pro využití koridorů“. Navíc pouhá „minimalizace“ negativních vlivů není průkazem neexistence významných negativních vlivů navrženého řešení.
30. Na str. 73 odůvodnění návrhu ÚP Bavory se konstatuje „ÚP Bavory upřesňuje koridor vymezený pro D52, pod označením CPZ-D1. Jedná se o koridor dopravní infrastruktury – silniční. Koridor je zpřesněn na katastrální mapu v proměnlivé šířce, převážně 200 m, s místním rozšířením v místě křižovatek.“ Nelze koridor rozšiřovat nad 200 m závazně vymezených v ZÚR JMK.
31. Na str. 73 odůvodnění návrhu ÚP Bavory se konstatuje „ÚP Bavory upřesňuje koridor vymezený pro D52, pod označením CPZ-D1. Jedná se o koridor dopravní infrastruktury – silniční. Koridor je zpřesněn na katastrální mapu v proměnlivé šířce, převážně 200 m, s místním rozšířením v místě křižovatek.“ Koridor D52 v daném úseku dle ZÚR JMK neobsahuje žádné křižovatky. Takže křižovatky nemohou být doplněny v ÚP obce. V dané věci je nutno vycházet z ustálené judikatury Nejvyššího správního soudu požadující vymezení křižovatek na dálnicích již v ZÚR kraje. Mají-li zde být vymezeny křižovatky, pak musí být nejprve aktualizovány ZÚR JMK.

32. Na str. 73 odůvodnění návrhu ÚP Bavory se konstatuje „ÚP Bavory upřesňuje koridor vymezený pro D52, pod označením CPZ-D1. Jedná se o koridor dopravní infrastruktury – silniční. Koridor je zpřesněn na katastrální mapu v proměnlivé šířce, převážně 200 m, s místním rozšířením v místě křižovatek.“ Pokud jsou míněny křižovatky na „doprovodné komunikaci“ II/395, pak nejprve musí být koridor této komunikace samostatně vymezen v ZÚR JMK a následně také v ÚP obcí.
33. Na str. 73 odůvodnění ÚP Bavory se v rozporu s právními předpisy uvádí jako odůvodnění formulace: „Usnesením vlády ČR č. 713/2010 Sb. o změně usnesení vlády ze dne 9. Června 2008 č. 735, k přípravě a výstavbě kapacitní pozemní komunikace Pohořelice – státní hranice s Rakouskou republikou je potvrzeno propojení rychlostní silnice R52 na území České republiky a dálnice A5 na území Rakouské republiky na česko-rakouské státní hranici mezi městy Mikulov a Drasenhofen“. Usnesení vlády nemůže mít rozhodující dopad do územního plánování. Územní plánování se provádí dle zákona, zatímco usnesení vlády v oblasti územního plánování mohou mít charakter pouze exekutivní, kdy musí být pouze naplňováním zákonů. Přitom je nutné podtrhnout, že odkazovaná mezivládní dohoda nemá aplikační přednost před vnitrostátními právními předpisy. Nebyla totiž ratifikována Parlamentem ČR, takže ji nelze podřadit pod čl. 10 Ústavy. Podle čl. 49 Ústavy je třeba souhlasu obou komor Parlamentu ČR k ratifikaci smluv upravujících práva a povinnosti osob (čl. 49 písm. a) Ústavy ČR) a k ratifikaci smluv o dalších věcech, jejichž úprava je vyhrazena zákonu (čl. 49 písm. e) Ústavy ČR). ZÚR JMK jsou vydávány jako opatření obecné povahy na základě zákona. Bylo by tedy v rozporu s právními předpisy, upravujícími postupy podle stavebního zákona (včetně požadavků na vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území), se odvolávat na dokument bez aplikační přednosti. Tento problém není zhojen vydáním ZÚR JMK a zůstává tedy problémem i pro územní plánování na úrovni obcí. Vymezení kapacitní komunikace Brno – Vídeň musí proběhnout, a to včetně prověření realizovatelnosti záměru a jeho vyhodnocení z hlediska vlivů na životní prostředí a veřejné zdraví, a to s respektováním možných variant (i z hlediska legislativy NATURA 2000) výlučně v procesu pořizování ZÚR JM a být zpřesněno v návazných územních plánech obcí. To se nestalo. Nelze také pominout fakt, že citovaná Dohoda byla podepsána na základě vymezení koridoru rychlostní silnice R52 v ÚP VÚC Břeclavska, který byl zrušen rozsudkem NSS ze dne 25. 11. 2009, č. j. 3 Ao 1/2007–210.
34. Na str. 108 odůvodnění ÚP Bavory se pro koridory CPZ-D1, CPU-D1, CPU-D2, CPU-D3 uvádí, že se „jedná se o zpřesnění koridoru vymezeného v ZÚR kraje“. Za zpřesnění nelze pokládat jakékoliv plochy mimo koridor vymezený v ZÚR kraje. Koridory CPU-D1, CPU-D2, CPU-D3 se však mimo tento krajem vymezený koridor nachází.
35. Na str. 108 odůvodnění ÚP Bavory se pro koridory CPZ-D1, CPU-D1, CPU-D2, CPU-D3 uvádí, že se „koridor je vymezen ve veřejném zájmu. Dálnice D52 (přede dnem nabytí účinnosti zákona č. 268/2015 Sb. – R52) je v přeshraničních souvislostech součástí spojení Brno – Mikulov – Vídeň...“. Takto bezobsažným tvrzením nelze dokládat veřejný zájem. Průkaz, že tento koridor je doložen převahou veřejného zájmu absentuje. Například legislativa pro ochranu lokality NATURA 2000 požaduje nejprve posouzení variant mimo lokality systému NATURA 2000. To se nestalo.
36. Na str. 108 odůvodnění ÚP Bavory se pro koridory CPZ-D1, CPU-D1, CPU-D2, CPU-D3 uvádí, že se „budou sloužit k umístění dálnice D52 a doprovodné komunikace“. Je nepochybné, že koridor „doprovodné komunikace“ musí být vymezen, což se však nestalo. Není přípustné, aby po „zpřesnění“ ZÚR JMK v návrhu ÚP Bavory tento koridor vymezen nebyl
37. Na str. 108 odůvodnění ÚP Bavory se pro koridory CPZ-D1, CPU-D1, CPU-D2, CPU-D3 uvádí, že se „jedná se o zpřesnění koridoru vymezeného v ZÚR kraje“. Za zpřesnění nelze pokládat jakékoliv plochy mimo koridor vymezený v ZÚR kraje.

Koridor CPZ-D1 v návrhu ÚP Bavyry však mimo tento krajem vymezený koridor zasahuje např. v místech, které návrh označuje jako křižovatky.

38. Na str. 108 odůvodnění ÚP Bavyry se pro koridory CPZ-D1, CPU-D1, CPU-D2, CPU-D3 uvádí, že „*Její příprava ve spojení Pohořelice – Mikulov – státní hranice ČR / Rakousko je potvrzena Usnesením vlády ČR č. 713/2010, o změně usnesení vlády ze dne 9. června 2008 č. 735, k přípravě a výstavbě kapacitní silnice pozemní komunikace v úseku Pohořelice – státní hranice s Rakouskem*“. Usnesení vlády nemůže mít rozhodující dopad do územního plánování. Územní plánování se provádí dle zákona, zatímco usnesení vlády v oblasti územního plánování mohou mít charakter pouze exekutivní, kdy musí být pouze naplňováním zákonů. Přitom je nutné podtrhnout, že odkazovaná mezivládní dohoda nemá aplikační přednost před vnitrostátními právními předpisy. Nebyla totiž ratifikována Parlamentem ČR, takže ji nelze podřadit pod čl. 10 Ústavy. Podle čl. 49 Ústavy je třeba souhlasu obou komor Parlamentu ČR k ratifikaci smluv upravujících práva a povinnosti osob (čl. 49 písm. a) Ústavy ČR) a k ratifikaci smluv o dalších věcech, jejichž úprava je vyhrazena zákonu (čl. 49 písm. e) Ústavy ČR). ZÚR JMK jsou vydávány jako opatření obecné povahy na základě zákona. Bylo by tedy v rozporu s právními předpisy, upravujícími postupy podle stavebního zákona (včetně požadavků na vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území), se odvolávat na dokument bez aplikační přednosti. Tento problém není zhojen vydáním ZÚR JMK a zůstává tedy problémem i pro územní plánování na úrovni obcí. Vymezení kapacitní komunikace Brno – Vídeň tedy musí proběhnout, a to včetně prověření realizovatelnosti záměru a jeho vyhodnocení z hlediska vlivů na životní prostředí a veřejné zdraví, a to s respektováním možných variant (i z hlediska legislativy NATURA 2000) výlučně v procesu pořizování ZÚR JM a být zpřesněno v návazných územních plánech obcí. To se nestalo. Nelze také pominout fakt, že citovaná Dohoda byla podepsána na základě vymezení koridoru rychlostní silnice R52 v ÚP VÚC Břeclavska, který byl zrušen rozsudkem NSS ze dne 25. 11. 2009, č. j. 3 Ao 1/2007–210.
39. Stejně nesprávné tvrzení je i na str. 118 odůvodnění návrhu ÚP Bavyry.
40. Na str. 108 odůvodnění ÚP Bavyry se pro koridory CPZ-D1, CPU-D1, CPU-D2, CPU-D3 uvádí, že „*Vymezená plocha nebude narušovat organizaci zemědělského půdního fondu, ... a síť zemědělských účelových komunikací*“. Toto je nesprávné tvrzení, neboť dálnice D52 vytvoří bariéru v území a návrh ÚP Bavyry nijak nedokládá, jak toto bude z hlediska bezproblémové organizace zemědělské činnosti řešeno.
41. Na str. 108 odůvodnění ÚP Bavyry se pro koridory CPZ-D1, CPU-D1, CPU-D2, CPU-D3 uvádí, že „*Vymezená plocha nebude narušovat ...hydrologické a odtokové poměry v území ...*“. Toto je nesprávné tvrzení, neboť není vyjasněno, jak bude dálnice D52 odkanalizována. Současný způsob výstavby dálnic je založen na realizaci kapacitního kanalizačního řešení v souběhu s trasou dálnice. To však znamená, že tyto koncentrované kapaliny musí být velmi sofistikovaně likvidovány a nemohou být vypouštěny bez dalšího do území nebo do vodotečí či vodních ploch. Pro tuto likvidaci odpadů musí být v území počítáno se speciálně vymezenými plochami, resp. dokonce s liniemi pro odkazní povrchové kanály – viz např. cca 15 km dlouhý kanál pro tyto vysoce nebezpečné kapaliny vedený od dálnice A5 až po oblasti Alte Prerau. Toto musí být v návrhu ÚP Bavyry dořešeno.
42. Na str. 12 výrokové části návrhu ÚP Bavyry se uvádí, že „*ÚP Bavyry zpřesňuje koridor dopravní infrastruktury – silniční, určený pro umístění dálnice D52 a doprovodné silnice II.třídy. Zpřesněný koridor je v ÚP Bavyry označen CPZ-D1*“. Toto je nesprávné. Koridor „doprovodné silnice“ musí být vymezen odděleně.
43. Na str. 12 – 13 výrokové části návrhu ÚP Bavyry se uvádí, že „*Dále vymezuje územní plán koridory dopravní infrastruktury – silniční označené CPU-D1, CPU-D2 a CPU-D3, určené pro umístění souvisejících (vedlejších) staveb ke stavbě dálnice D52*“.

Toto je nesprávné. Toto jsou minimálně z části nikoliv součástí dálnice D52, ale komunikace navazující na „doprovodnou komunikaci“. V ÚP nelze takto zatemňovat, co vlastně je v území vymezováno.

44. Na str. 13 výrokové části návrhu ÚP Bavory se uvádí, že „*Šířka koridoru: proměnlivá, dle zákresu v grafické části územního plánu.*“. Toto je nesprávné. Šířka komunikace musí být popsána i v textové části. Nesoulad textové části a grafické části je podle ustálené judikatury platným důvodem pro zrušení ÚP.
45. Na str. 13 výrokové části návrhu ÚP Bavory se uvádí, že „*Šířka koridoru: proměnlivá, dle zákresu v grafické části územního plánu.*“. Vymezená šířka není souladná se ZÚR kraje. Zpřesněný koridor D52 musí být bez výjimky v rámci koridoru dle ZÚR kraje.
46. Na str. 13 výrokové části návrhu ÚP Bavory se uvádí, že „*Účel koridoru: koridor je určen pro umístění dálnice II. třídy D52 a silnice II. třídy. Koridor je vymezen nejen pro umístění stavby hlavní (D52), ale i doprovodné komunikace, dopravního zařízení a dopravního vybavení, ale i staveb vedlejších (souvisejících), jako například přeložek sítí technické infrastruktury, přeložek vodotečí a přeložek silnic III. třídy a místních a účelových komunikací, ekodukty. Některé z nich mohou být umístěny i s přesahem mimo vymezený koridor.*“. Přeložky vodotečí musí mít v ÚP navržený koridor.
47. Na str. 13 výrokové části návrhu ÚP Bavory se uvádí, že „*Účel koridoru: koridor je určen pro umístění dálnice II. třídy D52 a silnice II. třídy. Koridor je vymezen nejen pro umístění stavby hlavní (D52), ale i doprovodné komunikace, dopravního zařízení a dopravního vybavení, ale i staveb vedlejších (souvisejících), jako například přeložek sítí technické infrastruktury, přeložek vodotečí a přeložek silnic III. třídy a místních a účelových komunikací, ekodukty. Některé z nich mohou být umístěny i s přesahem mimo vymezený koridor.*“. Žádné z uvedených položek nesmí být umístěny mimo vymezený koridor. Vlastnické právo je právem ústavním a jeho omezení nelze provádět jinak než striktně dle zákona. Nelze tedy uplatnit ani podzákonný dokument jako metodický návod MMR, který protiprávně konstruuje o možnostech umístění staveb mimo vymezené koridory.
48. Na str. 13 výrokové části návrhu ÚP Bavory se uvádí, že „*Vztah regulace uvedené pro koridor a částí ploch s rozdílným způsobem využití, nad kterými je koridor vymezen: do doby započetí užívání dokončené stavby dopravní infrastruktury se ve vymezeném koridoru použijí přednostně podmínky využití stanovené pro koridor dopravní infrastruktury. Zejména není přípustné umístění jakýchkoliv staveb a změn v území, které by znemožnily nebo podstatně ztížily umístění dopravní stavby. Podmínky využití překrytých ploch se použijí až po započetí užívání dokončené dopravní stavby.*“. Toto je zcela absurdní tvrzení. Územní plánování nezná regulace, které by se samy nějak mohly měnit v čase.
49. Na str. 14 výrokové části návrhu ÚP Bavory se uvádí, že „*Šířka koridoru: proměnlivá, dle zákresu v grafické části územního plánu.*“. Vymezená šířka není souladná se ZÚR kraje. Zpřesněný koridor D52 musí být bez výjimky v rámci koridoru dle ZÚR kraje.
50. Na str. 14 výrokové části návrhu ÚP Bavory se uvádí, že „*Účel koridoru: koridor je vymezen pro přeložky a stavební úpravy silnic II. a III. třídy a účelových komunikací, vyvolaných realizací dálnice D52. Dále je určen pro umístění dopravních zařízení a dopravního vybavení a umístění staveb vedlejších (souvisejících), jako například přeložek sítí technické infrastruktury, přeložek vodotečí, ekodukty. Některé z nich mohou být umístěny i s přesahem mimo vymezený koridor.*“. Přeložky vodotečí musí mít v ÚP navržený koridor.
51. Na str. 14 výrokové části návrhu ÚP Bavory se uvádí, že „*Účel koridoru: koridor je vymezen pro přeložky a stavební úpravy silnic II. a III. třídy a účelových komunikací,*

vyvolaných realizací dálnice D52. Dále je určen pro umístění dopravních zařízení a dopravního vybavení a umístění staveb vedlejších (souvisejících), jako například přeložek sítí technické infrastruktury, přeložek vodotečí, ekodukty. Některé z nich mohou být umístěny i s přesahem mimo vymezený koridor.“. Žádné z uvedených položek nesmí být umístěny mimo vymezený koridor. Vlastnické právo je právem ústavním a jeho omezení nelze provádět jinak než striktně dle zákona. Nelze tedy uplatnit ani podzákonný dokument jako metodický návod MMR, který protiprávně konstruuje o možnostech umísťování staveb mimo vymezené koridory.

52. Na str. 14 výrokové části návrhu ÚP Bavory se uvádí, že „Vztah regulace uvedené pro koridor a části ploch s rozdílným způsobem využití, nad kterými je koridor vymezen: do doby započetí užívání dokončené stavby dopravní infrastruktury se ve vymezeném koridoru použijí přednostně podmínky využití stanovené pro koridor dopravní infrastruktury. Zejména není přípustné umístění jakýchkoliv staveb a změn v území, které by znemožnily nebo podstatně ztížily umístění dopravní stavby. Podmínky využití překrytých ploch se použijí až po započetí užívání dokončené dopravní stavby.“. Toto je zcela absurdní tvrzení. Územní plánování nezná regulace, které by se samy nějak mohly měnit v čase.
53. Na str. 17 výrokové části návrhu ÚP Bavory se uvádí, že „Na základní koncepci uspořádání krajiny na území obce bude mít vliv zejména dálnice D52 v koridorech CPZ-D1, CPU-D1, CPU-D2, CPU-D3.“. Koridory CPU-D1, CPU-D2, CPU-D3 nejsou součástí D52.
54. Na str. 17 výrokové části návrhu ÚP Bavory se uvádí, že „Na základní koncepci uspořádání krajiny na území obce bude mít vliv zejména dálnice D52 ...“. Toto je zásadní fakt, avšak řešení v návrhu ÚP Bavory navrhované je chybné, neboť porušuje podmínky stanoviska EIA pro R52, kde bylo požadováno řešení R52 včetně křižovatek pouze v zářezu.
55. Na str. 52 – 53 výrokové části návrhu ÚP Bavory se konstatuje „Veřejně prospěšná stavba dopravní infrastruktury, dálnice D52. ... Do veřejně prospěšných staveb se zařazuje celý soubor staveb, v nichž stavbou hlavní je dálnice D52 a vedlejšími stavbami takové stavby, které se stavbou hlavní svým účelem užívání nebo umístěním souvisí a které zabezpečují užitelnost stavby hlavní nebo doplňují účel užívání stavby hlavní, jako např. doprovodná silnice II.třídy, opěrné zdi, mosty, tunely, protihlukové stěny, větve křižovatek, doprovodná silniční komunikace, přeložky silnic nižší třídy, místních a účelových komunikací, polních cest, dešťové usazovací nádrže, přeložky technické infrastruktury a vodotečí, přechody pro zvěř, umístění cyklostezky apod.. Některé z vedlejších (souvisejících) staveb mohou být umístěny i s přesahem mimo vymezený koridor (především stavby liniové technické infrastruktury, například přeložky plynovodů, dále přeložky místních a účelových komunikací a cyklostezek, přeložky vodotečí).“ Tento postup je v rozporu s právními předpisy, a to z řady důvodů. Součástí dálnice D52, tedy ani její související stavby, mimo koridor dle ZÚR kraje, nelze bez dalšího vymezovat v návazných ÚP obcí. Vlastnické právo je právem ústavním a jeho omezení nelze provádět jinak než striktně dle zákona. Nelze tedy uplatnit podzákonný dokument jako metodický návod MMR. Jak bylo uvedeno už výše „stavby související“, a to i uvnitř koridoru pro D52 nebyly v ZÚR JMK z roku 2016 veřejně projednány a ZÚR JMK byly s nepřipustnou libovůlí změněny po veřejném projednání. Takto chybně vymezení veřejně prospěšných staveb s cílem umožnit vyvlastňovací proces je právně nemožné.
56. Návrh výroku ÚP Bavory **neobsahuje vazbu na hodnocení SEA**. To je zcela závažné pochybení.
57. Návrh výroku ÚP Bavory **neobsahuje kompenzační opatření pro negativní vlivy z D52**. To je zcela závažné pochybení. To, co je uvedeno na str. 53 – 54 není reálným stanovením kompenzačních opatření. Nemůže být ani odkazováno na ZÚR JMK, neboť zde konkrétní kompenzační opatření pro oblast obce Bavory také absentují.

58. Návrh odůvodnění ÚP Bavy neobsahuje vazbu na hodnocení SEA. To je zcela závažné pochybení.
59. Návrh odůvodnění ÚP Bavy neobsahuje kompenzační opatření pro negativní vlivy z D52. To je zcela závažné pochybení. Za text odůvodňující nějaká konkrétní kompenzační opatření nelze pokládat citaci priority č. (20) z PÚR ČR. **Konkrétní naplnění požadavků z PÚR absentuje.**
60. Hodnocení SEA k návrhu ÚP Bavy je tedy je zcela nedostatečné.
61. Není řešena otázka střetů ÚSES s navrhovanou komunikací a **možné významné negativní** ovlivnění krajinného rázu. Toto je nepřijatelný postup, neboť vyřešení střetů částí ÚSES je povinností územního plánování.
62. Není řešena otázka střetů ÚSES s navrhovanou komunikací a **možné významné negativní** ovlivnění krajinného rázu. Územní plánování např. musí stanovit podmínky pro následná územní řízení, tedy zde např. musí být stanovena taková opatření, aby nedocházelo k významnému negativnímu ovlivnění krajinného rázu, což např. musí **obnášet podmínku zapuštění tělesa D52 pod úroveň terénu tak, aby projev existence D52 byl z hlediska krajinného rázu minimální. To znamená, že měla být stanovena podmínka pro niveletu D52 minimálně 5 m pod nejnižšími body rostlého terénu, aby i kamiony nebyly vidět a nebránily pohledům na oblast Pálavy.** Toto je nutné do výroku ÚP Bavy doplnit.
63. V SEA je pomínuta povinnost u ploch pro dopravu v co největší míře navrhnout opatření, která by eliminovala negativní ovlivnění odtokových poměrů a zachovala však povrchové vody do půdy. Otázka ochrany podzemních vod musí být v ÚP Bavy dořešena. Není možné ponechat tuto otázku bez řádného posouzení v SEA. Jak je velmi dobře známo, tato otázka u rakouské dálnice A5 představovala zásadní problém, jak z hlediska kanalizace dálnice v její trase, tak v následných otázkách dopadů na vodoteče a podzemní vody. Toto vše zahrnuje územně plánovací opatření, která nemohou být zajištěna v jiném procesu než v územním plánování. V případě rakouské A5 bylo nutné vymezit plochy pro dvoj(troj)stupňové sedimentační nádrže napojené na vodoteče a vzhledem k tomu, že kondenzované splachy z tělesa dálnice při její moderní konstrukci a odkanalizování jsou vysoce agresivní, bylo dokonce nutné vymezit v území plochu pro vodní kanál délky cca 15 km, aby tyto vody mohly být vypouštěny do vodoteče, kde je celoročně dostatečný průtok, neb nejbližší vodoteče k dálnici A5 tento garantovaný průtok neměly. Vzhledem k tomu, že z tohoto hlediska je situace na straně Mikulovska velmi podobná situace jako na straně Falkensteinska, je nutné ÚP Bavy dopracovat o všechna územně plánovací opatření pro D52. Nelze vymezit koridor pro D52 bez těchto územně plánovacích opatření. To není problematika, která by mohla být řešena v územních řízeních. Je pravdou, že v ČR je se splachem z dálnic menší zkušenost než v Rakousku, ale to neznamená, že toto je možné podceňovat. V Rakousku jsou dokumentovány i případy fatálního znečištění z dálnic, např. případ, kdy jak to bylo výstižně publikováno, v potoce byla voda slanější než v moři – a vedlo to k totálnímu vychcípání ryb v rybníce na předmětné vodoteči. Tato územně plánovací opatření pro D52 je nutné do výroku ÚP Bavy doplnit, řádně odůvodnit a s použitím principu předběžné opatrnosti dle § 13 zákona o ochraně přírody s rezervou naddimenzovat. Pokud by se ukázalo, že řešení otázky odkanalizování D52 narazí na problém nedostatečně vydatných místních vodotečí, bylo by nutné nadmístní řešení přenechat Aktualizaci ZÚR JMK. Nepochybně by řešení bylo složité, i kvůli kvalitě vod Mušovských jezer a nutnosti jejich ochrany vzhledem k lokalitám systému NATURA 2000, a to jak PO tak EVL.
64. V SEA schází posouzení dotčených melioračních zařízení. Je potřeba navrhnout vhodná opatření pro zajištění funkčnosti drenáže. Je povinností územního plánování, tyto střety řešit a ne je alibisticky odkládat do následných řízení, která k jejich řešení již nemají procesní nástroje. Zejména vazba na podmínku zachování krajinného rázu a

návazná podmínka snížení nivelety D52 a odkanalizování D52 musí být ÚP Bavory řešeny.

65. Na str. 73 odůvodnění je uvedeno: „V evropských souvislostech, v souladu s nařízením Evropského parlamentu a Rady o hlavních směrech Unie pro rozvoj transevropských dopravních sítí, je dálnice D52 zařazená do sítě TEN-T Core“. V evropské legislativě není D52 zmíněna. Evropská silniční síť TEN-T, a specificky tzv. „globální síť“ je dle čl. 9/1a „**NAŘÍZENÍ EVROPSKÉHO PARLAMENTU A RADY (EU) č. 1315/2013 ze dne 11. prosince 2013 o hlavních směrech Unie pro rozvoj transevropské dopravní sítě a o zrušení rozhodnutí č. 661/2010/EU**“ sítí vyznačenou v mapách a seznamech obsažených v příloze I a v příloze II části 2 tohoto Nařízení. Detailnost vymezení v tomto Nařízení je mimořádně nízká a závazným je pouze to, co je jak v seznamu v příloze II části 2 tohoto nařízení a současně odpovídá mapám v příloze 1 toho nařízení. Tedy ne každý detail, který by si někdo přál odečítat z map a pokládat jej za závazný, závazným není. Síť TEN-T je uzly a jejich seznam je pro ČR následující:

CZ	uzly				L 148/77	
	Brno	globální		globální		
	Dečín			hlavní	hlavní	
	Lovosice			globální	globální	
	Mělník			hlavní	hlavní	
	Ostrava	hlavní			hlavní	
	Pardubice			hlavní	hlavní	
	Píseň				hlavní	
	Praha	hlavní (Václav Havel)		hlavní (Praha-Hostetice) globální (Libeň) globální (Radotín) globální (Smíchov)	hlavní (Praha-Užínava)	
	Píseň				hlavní	
CLIN. SKY STÁT	NAZEV UZLU	LETIŠTĚ	NAMŮŘENÍ PRŮJAZD	VNITROLEŽNÝ PŘÍSTAV	KOMBINOVANÝ TERMINÁL ŽELEZNIČNÍ A SILNIČNÍ DOPRAVY (RAT)	L 148/78
	Usti nad Labem			globální	globální	

Mezi těmito uzly Mikulov není, tedy Mikulov není součástí definice TEN-T.

Lze odkázat i na návazné Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 1316/2013 ze dne 11. prosince 2013, kterým se vytváří Nástroj pro propojení Evropy, mění zařízení (EU) č. 913/2010 a zrušují nařízení (ES) č. 680/2007 a (ES) č. 67/2010 (1). Z tohoto nařízení pochází terminologie koridorů TEN-T a pro tzv. Baltsko-jadranský koridor je zde uvedeno jeho vytýčení takto:

Baltsko - jadranský	
VYTÝČENÍ KORIDORŮ:	
Gdynia	Gdaňsk - Katowice/Ślasków
Gdaňsk	Warszawa - Katowice
Katowice	Ostrava - Brno - Wien
Szczecin/Świnoujście	Poznań - Wrocław - Ostrava
Katowice	Žilina - Bratislava - Wien
Wien	Graz - Villach - Udine - Trieste
Udine	Venezia - Padova - Bologna - Ravenna
Graz	Maribor - Ljubljana - Koper/Trieste

Ani zde není uveden Mikulov.

Z hlediska financování dle Nařízení č. 1316/2013 je uvedeno:

Brno - rakouská hranice	přeshraniční	silnice	modernizace
-------------------------	--------------	---------	-------------

Ani zde není uveden Mikulov.

Takže odkazy na to, že Nařízení EU o TEN-T rozhodlo o trasování Baltsko-jadranského koridoru přes Mikulov, nemají oporu v evropské legislativě. Tedy tento text z Odůvodnění ÚP Bavory musí být vypuštěn.

To, že D52 má být součástí sítě TEN-T je stanoveno až Politikou územního rozvoje ČR, která toto zařazení provedla. Nelze odkazovat „na Brusel“, když za problémy s nevhodným trasováním transevropských koridorů si můžeme sami doma v ČR a za naši neschopnost jednat s Rakouskem. Však ani Rakousko nyní dle jejich vládních dokumentů již z roku 2010 nemíní stavět A5 ve čtyřpruhovém uspořádání až po hranici s ČR, pokud ČR nepostaví čtyřpruhovou R52 (nyní D52) až na hranici s Rakouskem. Ostatně stačí se seznámit i s historií, že rakouský ministr dopravy a pozdější rakouský kancléř Faymann dobře věděl o výhodnosti napojení u Břeclavi:

Ministr Faymann (Mistelbach, 2008)

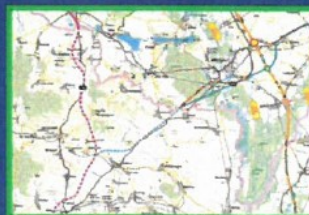
„Die Variante Reintal ist also durchaus eine ernstzunehmende, zumal der Anschluss zur Autobahn Prag/Bratislava dort rasch und ohne große Kosten bewerkstelligbar wäre. ...

Wir werden maximal bis Walterskirchen planen, da wir von dort aus in beide Richtungen zu den Grenzübergängen abschwenken könnten.“



„Varianta Reintal se tedy nepochybně musí brát vážně, neboť napojení na dálnici Praha - Bratislava by zde mohlo být zrealizováno rychle a bez velkých nákladů. ...

Budeme plánovat maximálně po Walterskirchen, neboť odtud bychom mohli si to namířit na oba hraniční přechody.“



V podstatě to, co se zde uvádí a pochází z roku 2008, dává pořád dobrý smysl. Stačí se podívat, kde je na A5 již realizovaná MÚK Grosskrut a jak je daleko do Břeclavi a odtud po nově budované D55 směrem na sever k napojení na D1 a dále pak na Ostravu a do Polska.

66. Na str. 73 Odůvodnění je uvedeno: „*Usnesením vlády ČR č. 713/2010 Sb. o změně usnesení vlády ze dne 9. června 2008 č. 735, k přípravě a výstavbě kapacitní pozemní komunikace Pohořelice – státní hranice s Rakouskou republikou je potvrzeno propojení rychlostní silnice R52 na území České republiky a dálnice A5 na území Rakouské republiky na česko-rakouské státní hranici mezi městy Mikulov a Drasenhofen.*“ Územní plánovač by měl vědět, že musí ctít stavební zákon a že exekutivní rozhodnutí politického orgánu nemají právní váhu. Právní váhu dokonce nemá ani tzv. Dohoda s Rakouskem, neb aby měla právní váhu a přednost před stavebním zákonem, musela by být podle Ústavy ČR ratifikovaná Parlamentem ČR, což ale není.
67. Na str. 73 odůvodnění je uvedeno: „*Dálnice D52 je koncepčně zakotvena v Dopravní sektorové strategii, 2. fáze*“ Ani tento dokument není rozhodný pro územní plánování na úrovni ÚP obcí, stejně jak není ani odkazovaný dokument Aktualizace strategické vize Strategie Jihomoravského kraje 2020. Odkazy na takovéto dokumenty do

odůvodnění ÚP Bavory nepatří a jsou jen zavádějící pro neinformované osoby, neb budí dojem něčeho, na čemž postup zpracovatele ÚP Bavory údajně stojí a přitom to tak není a ani být ze zákona nemůže.

68. Ve světle výše uvedených bodů je nutné zásadním způsobem přepracovat kapitolu II.14. Doprava a uvádět zde pouze ta fakta, která jsou korektní a mají reálný příspěvek k odůvodnění pořizovaného ÚP Bavory.
69. Na str. 75 - 77 odůvodnění jsou reprodukovány výřezy, které dle zpracovatele mají zřejmě dokládat, že koridor D52 prošel řádným hodnocením SEA. Toto však nedokazují, neb se jedná pouze o útržkové texty bez reálného základu v zásadních podkladech, jako např. v predikovaných intenzitách dopravy, a tyto útržkové texty jsou bez vztahu k zákonným limitům přípustného zatížení území dle příloh zákona o ovzduší. Toto posouzení je zásadní způsobem vadné i proto, že předmětné posouzení musí být i **kvantitativní**. Toto jednoznačně v rozsudku, kterým byly zrušeny ZÚR JMK v roce 2012, uvedl NSS v bodě 80: „*Nejvyšší správní soud ovšem musel dát navrhovatelům plně zapravdu v tom, že ZÚR neobsahují žádné hodnocení kumulativních a synergických vlivů. Odpůrce setrval pouze u definice možných lokalit jejich výskytu, ale jejich posouzením (zhodnocením dopadů a závažnosti po stránce kvantitativní a kvalitativní) se vůbec nezabýval*“.

Dále pak NSS uvedl „*Svědék RNDr. L. K. potvrdil, že došlo pouze k identifikaci možných kumulativních vlivů, přičemž za vyhodnocení těchto vlivů považoval zakreslení těchto vlivů do výkresu č. 6. Označil-li svědek tento způsob hodnocení za primitivní, soud konstatuje, že ani takové kvality nebylo v projednávaném případě dosaženo, neboť se fakticky o žádné hodnocení nejedná. Přístup zpracovatele VURÚ a odpůrce k této otázce lze bez nadsázky označit za formalistický, zcela ignorující smysl zákonné úpravy*“

To, co na str. 51 - 77 odůvodnění zpracovatel prezentuje ze ZÚR není jiné kvality než to, co NSS popisuje výše. **Navíc je to zcela nekonkrétní k obci Bavory**, a tedy není zde nic relevantního pro posouzení pro obyvatelstvo, ovzduší i přírodu na tomto území.

Vzhledem k tomu, že zaznívá od politiků argumentace, že ZÚR JMK byly soudy shledány pořádku, tak je vhodné dodat, že oba dva rozsudky (krajského soudu i NSS) trpí tzv. „*nepřezkoumatelností pro nedostatek důvodů*“, jinými slovy, že oba soudy ignorovaly některé části žaloby, a tedy o ní nerozhodly. Jak vlastně neexistující je hodnocení kumulativních a synergických vlivů pro návaznost na D52 u Brna dokládá níže připojená tabulka posuzování kumulativních a synergických jevů ze ZÚR JMK z roku 2016, která byla soudu předložena, ale např. i touto částí žaloby se soud nezabýval:

Vyhodnocení kumulativních a synergických vlivů		
Vymezení vlivu a jeho charakteristika	Významnost vlivu	Typ ovlivnění, popis vlivu

Poznámka: V tabulce jsou uvedeny pouze jevy/charakteristiky, které mohou být využitím vymezeného koridoru/plochy ovlivněny resp. vyhodnocením byly vlivy identifikovány.

Je zde zcela názorně vidět, že tato tabulka pro vyhodnocení kumulativních a synergických vlivů je **zcela nevyplněna**, tj. hodnocení kumulativních a synergických vlivů **zde nebylo provedeno**.

Přitom současně se jedná o velmi **závažně dotčenou oblast**, kdy v SEA k ZÚR JMK bylo identifikováno a také doloženo reprodukcí z Přílohy 2 vyhodnocení SEA k ZÚR

JMK, že překročení zákonných limitů se týká 92,24% území – viz tabulka reprodukována níže.

Popis záměru, stávající funkce, hodnoty a limity vymezeného koridoru/plochy		DS12
DS12		
Specifikace záměru:	D2 Chrlice II - Brno, jih. zkapacitnění včetně přestavby MUK	
Variantské řešení:	ne	Ostatní hodnocené varianty:
Dotčené obce:	Brno, Modřice	
Plocha:	198,31 ha	
Ovzduší		
překročení imisních limitů: Brno, Modřice		92,24 %
Obyvatelstvo, lidské zdraví		
překročení hlukových limitů: Brno, Modřice		37,96 %

To, že se soudy nevyjádřily k částem ZÚR JMK a založily tzv. „nepřezkoumatelnosti pro nedostatek důvodů“ nečiní podklady ze ZÚR JMK, které zpracovatel cituje, použitelnými pro návrh ÚP Bavory.

Hodnocení SEA pro D52 tedy v ZÚR JMK neproběhlo, což musí být napraveno.

V každém případě musí SEA k návrhu ÚP zahrnout hodnocení SEA pro D52, aby byly řádně posouzeny vlivy hlučnosti, znečištění ovzduší, atd., a to zcela konkrétně pro území obce Bavory a na obyvatele této obce.

70. Aby nevznikly pochybnosti o **nedostatečnosti** vyhodnocení SEA pro D52 Pohořelice - Mikulov, vedle nevyplněné hodnotící tabulky v SEA pro úsek D52/JT Rajhrad – MÚK Chrlice-II je níže uvedena ukázka z vyhodnocení SEA v ZÚR JMK pro úsek D52 Pohořelice – Mikulov (záměr DS04 v ZÚR JMK).

Na str. 23 Přílohy č. 2 vyhodnocení SEA pro ZÚR JMK je uvedeno následující:

Popis záměru, stávající funkce, hodnoty a limity vymezeného koridoru/plochy		DS04
DS04		
Specifikace záměru:	D52 Pohořelice - Mikulov - hranice ČR / Rakousko	
Variantské řešení:	ne	Ostatní hodnocené varianty:
Dotčené obce:	Bavory, Horní Věstonice, Mikulov, Pasohlávky, Perná, Pohořelice, Vlasatice	
Plocha:	593,2 ha	
Obyvatelstvo, lidské zdraví		
překročení hlukových limitů: Bavory, Horní Věstonice, Mikulov, Pasohlávky, Perná, Pohořelice		17,51 %

Je zde tedy konstatováno **existující překročení veřejnoprávních limitů pro všechny obce**, v jejichž blízkosti má nově vymezená komunikace D52 Pohořelice – Mikulov procházet.

Lze proto zdůraznit, že specificky pro v tabulce jmenované obce Pohořelice, Perná, Pasohlávky, Horní Věstonice a Bavory **bude vzdálenost nové dálnice D52 od obytných území identická se vzdáleností od existující silnice I/52**, a tedy zde budou pro D52 vyvolány větší negativní vlivy než v současnosti pro I/52 a bude docházet k dalším a vyšším překračováním zákonných limitů. Ve vyhodnocení SEA pro úsek D52 Pohořelice – Mikulov ovšem není nic o možné nápravě situace s uvedenými překročeními hlukovými limity.

Nárůst hlučnosti se přitom dá předpokládat jako významný, neboť realizaci dálnice D52 (jako součásti transevropského Baltsko-jadranského koridoru) totiž dojde nejen ke zvýšení rychlosti

vozidel na dálniční rychlost cca 130 km/h, ale i k významným změnám složení dopravního proudu (nárůstu podílu kamionové dopravy), k nárůstu celkových intenzit dopravy a specificky k nárůstu intenzity těžké nákladní dopravy v noci.

Toto vše jsou významné negativní vlivy, **o kterých není v SEA pro ZÚR JMK ani náznakem pojednáno**. Tedy v SEA k ZÚR JMK nejsou posouzeny ani vyvolané vlivy v okolí úseku D52/JT, ani negativní vlivy pro napadený úsek dálnice D52 Pohořelice – Míkulov, a to specificky **pro výše identifikované obce Pohořelice, Perná, Pasohlávky, Horní Věstonice a Bavory**, tedy pro podstatnou část dálničního úseku D52 Pohořelice – Míkulov.

Došlo zde tedy k situaci podobné, jaká se řešila v soudním sporu o zákonnosti ZÚR JMK z roku 2011, kdy byly tyto ZÚR JMK v roce 2012 zrušeny jako celek. V tomto případě rozsudek NSS **spis. zn. 1 Ao 7/2011** jako důvod ke zrušení konstatoval, že **není možné negativní vlivy jen identifikovat, ale že musí být kvantifikovány a vyhodnoceny**.

NSS také v bodě [75] cit. rozsudku zdůraznil, že „*soud ovšem poznamenává, že kumulativní vlivy je třeba zkoumat nejen v případě většího počtu navrhovaných záměrů, ale též tehdy, je-li koncipován být jediný záměr v území, ve kterém se již nacházejí realizované záměry a jejichž společné působení s navrhovaným záměrem by mohlo mít kumulativní nebo synergický efekt.*“ (zvýraznění doplněno).

Je tedy nepochybné, že přivedení dálkové tranzitní dopravy, resp. její navýšení, a to i v **prostoru Mikulova**, vyvolá nejen nárůst negativních vlivů, ale budou zde i vlivy kumulativní díky dopravě regionální a dopravě vnitroareálové na území města Mikulov. **Tyto kumulativní vlivy nebyly v SEA k napadeným ZÚR JMK ani identifikovány, a tedy nemohly být ani nijak kvantifikovány a vyhodnoceny**.

Na tuto situaci tedy dopadají závěry cit. rozsudku NSS, které učinil v bodě [90], když uzavřel: „*Nejvyšší správní soud uzavírá, že úkolem odpůrce bylo nejen kumulativní a synergické vlivy identifikovat, ale též vyhodnotit (popsat možné konkrétní dopady na konkrétní složky životního prostředí, zvážit, zda neexistuje jiné lepší řešení, a zohlednit hodnocení těchto vlivů při výběru varianty záměru) a v případě jejich akceptace stanovit pro realizaci záměrů konkrétní podmínky (kompenzační opatření), které by kumulativní a synergické vlivy minimalizovaly, a dále stanovit pravidla jejich sledování. Právě zásady územního rozvoje jsou ideální platformou pro zvážení a zohlednění kumulativních a synergických vlivů plánovaných záměrů, neboť v této fázi územního plánování je ještě dobře možné od kumulace záměrů upustit, pozměnit je nebo navrhnout vhodná kompenzační opatření. Vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území (konkrétně část SEA s přílohou HIA a část NATÚRA) tedy neodpovídá požadavkům bodu 5 přílohy stavebního zákona: napadené ZÚR tudíž vychází z neúplně zjištěného skutkového stavu (shodně rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 24. 11. 2010, č. j. 1 Ao 5/2010–169, publikovaný pod č. 2266/2011 Sb. NSS). Nejvyšší správní soud shledal námitku navrhovatelů důvodnou.*“ (zvýraznění doplněno).

Pro výše jmenované obce Pohořelice, Perná, Pasohlávky, Horní Věstonice a Bavory a ani pro město Mikulov nebylo v napadených ZÚR JMK řádně provedeno vyhodnocení procesem SEA.

Hodnocení SEA pro D52 tedy v ZÚR JMK neproběhlo, což musí být napraveno.

V každém případě musí SEA k návrhu ÚP zahrnout hodnocení SEA pro D52, aby byly řádně posouzeny vlivy hluchosti, znečištění ovzduší, atd., a to zcela konkrétně pro území obce Bavory a na obyvatele této obce.

71. SEA se na str. 8 dokumentu VVÚRÚ (zde i níže je odkazována na číslování stránek celého dokumentu zpracovatele, ne na číslování naskenovaných textů SEA) odkazuje na „*M e t o d i c k ý v ý k l a d k p o s t u p u p ř í s l u š n ý c h ú ř a d ů p ř í a p l i k a c i u s t a n o v e n í §*

10i a ustanovení souvisejících zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí a o změně některých souvisejících zákonů (zákon o posuzování vlivů na životní prostředí), ve znění zákona č. 93/2004 Sb. (dále jen „zákon“), při posuzování vlivů územně plánovací dokumentace na životní prostředí (Příloha k č.j. 3131/OPVI/04).“ Toto je dnes již irelevantní dokument z roku 2004, neb od roku 2004 uplynulo již 15 let a zákon č. 100/2001 Sb. byl opakovaně novelizován. Navíc je tento dokument nezveřejněný. To, že kancelář doc. Loewa se možná smysluplně účastnila řízení EIA pro R52 v letech 2003 – 2004, z toho však tato kancelář nemůže „žít navždy“. Takto zpracované posouzení SEA na základě 15 let starého dokumentu je nutné odmítnout jako celek už jen po této citaci.

72. Na str. 8 dokumentu VVÚRÚ je uvedeno „*Odbor životního prostředí vydal stanovisko 29.04. 2019 (pod značkou S-JMK 61897/2019/0ŽP/Dah) z hlediska vlivů na životní prostředí.*“ Na str. 9 dokumentu VVÚRÚ se naopak tvrdí, že „*Dne 29.4.2019 obdržel krajský úřad od AOPK stanovisko dle § 45i zákona č. 114/ 1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny (dále jen zákon o ochraně přírody), ve znění pozdějších předpisů k návrhu zadání územního plánu Bavory v tom smyslu, že výše uvedená koncepce může mít významný vliv na příznivý stav předmětu ochrany nebo celistvost evropsky významné lokality a ptáčí oblasti (č. j. 00304/JM/19 ze dne 2 1.02.2019).*“ Toto je nutno objasnit.
73. Na str. 8 dokumentu VVÚRÚ je uvedeno „*Návrh územního plánu Bavory naplňuje e vybrané republikové priority územního plánování pro zajištění udržitelného rozvoje území.*“ Toto však není nijak doloženo. Je tedy založena **nepřezkoumatelnost** SEA a dokument musí být přepracován.
74. Na str. 8 dokumentu VVÚRÚ je odkazováno na soulad návrhu ÚP Bavory se ZÚR JMK. Toto je nesprávné tvrzení, neboť návrh ÚP pracuje s nepřipustným přístupem, že objekty pro D52 mohou být umístovány i mimo koridor vymezený v ZÚR JMK a v některých místech (křižovatkách) je plocha pro dopravu přímo v rozporu s koridorem dle ZÚR JMK.
75. SEA odkazuje na v roce 2016 vydané Opatření obecné povahy - PZKO zóna Jihovýchod. Toto PZKO je však nutné vnímat v kontextu rozsudku NSS, kterým byl zrušen PZKO po aglomeraci Brno. Tento právní pohled je však ignorován.
76. Na str. 19 SEA je odkazováno na PZKO zóna Jihovýchod avšak zcela nekonkrétně. To je naprosto nedostatečné.
77. Na str. 19 SEA je odkazováno na PZKO zóna Jihovýchod a je tvrzeno, že „*Některé z cílů ve vztahu k životnímu prostředí byly do návrhu ÚP Bavory zapracovány v přiměřeném rozsahu a dle možností s ohledem na udržitelný rozvoj území.*“ Toto je nejen zcela nekonkrétní, ale toto tvrzení je i v rozporu s obsahem návrhu ÚP Bavory. Není zde zapracováno nic z hlediska mobilních zdrojů znečištění z D52.
78. Odkazy na PÚR a další státní politiky a podobné dokumenty na str. 14 – 19 pouze odkazují na názvy kapitol těchto dokumentů a uvádí, že mají vazbu ÚP Bavory, ale zůstávají v tomto ohledu na naprosto nekonkrétní úrovni, takže tato část SEA je prakticky nepoužitelná. Toto je ukázkou naprosto nepřijatelných postupů zpracovatele SEA a je to důvodem pro kompletní přepracování SEA.
79. Zpracovatel SEA evidentně „recykluje“ podobně nekonkrétní text z jiných hodnocení SEA – viz např. odkaz na změnu č. 1 ÚP **Stošíkovice** na str. 14.
80. Numerická hodnocení v tabulkách SEA na str. 14 – 19 dokumentu VVURÚ jsou naprosto neodůvodněná a jako taková zcela nepřezkoumatelná. Evidentně je zde aplikována metoda „expresních“ hodnocení SEA. Toto je zcela nepřipustné a SEA musí být zcela přepracována.
81. Na str. 22 dokumentu VVÚRÚ je v SEA odkaz na zákonné limity dle zákona o ovzduší, ale zpracovatelům SEA nějak uniklo, že zde vytvářejí rozpor, když zákonné

limity jsou v zákoně i v evropské legislativě definovány pro jeden kalendářní rok a hodnocení SEA zcela se nepatříčně odvolává na tzv. pětileté průměry – viz poslední sloupec v tabulce. I toto dokládá, že SEA musí být zcela přepracována.

Lze dodat, že tyto pětileté průměry nejsou počítány standardním způsobem a dokládá to i legenda k mapám pětiletých průměrů, jak je publikována na Internetu, kde se mj. uvádí:

Plošné mapy (v síti 1 x 1 km) pětiletých průměrných koncentrací znečišťujících látek, které mají stanoven imisní limit pro roční průměrnou koncentraci, **jsou spočítány v GIS z plošných map za jednotlivé roky.**

Mapy **nejsou** konstruovány z vypočteného průměru ročních průměrných koncentrací na jednotlivých stanicích za pět předchozích let a to zejména proto, že ne každý rok mají všechny stanice dostatek platných měření pro výpočet roční průměrné koncentrace a dále proto, že v průběhu let nastávají změny v sítích měřicích stanic.

Současně se v legendě k pětiletým průměrům uvádí, že

Pro doplnění jsou uvedeny i plošné mapy pětiletých průměrných koncentrací pro 36. max. hodnotu 24hod. průměrné koncentrace PM₁₀ a 4. max. hodnotu 24hod. průměrné koncentrace SO₂ (tyto imisní charakteristiky zákon o ochraně ovzduší nevyžaduje).

Zpracovatel SEA tedy zásadním způsobem pochybil.

82. Zákon č. 201/2012 Sb. ve věci pětiletých průměrů je v rozporu se závaznou evropskou Směrnicí Evropského parlamentu a rady 2008/50/ES ze dne 21. 5. 2008 o kvalitě vnějšího ovzduší a čistším ovzduší pro Evropu. Tato závazná evropská legislativa nepřipouští „maskovat“ existující překročení v některých kalendářních letech průměrováním s hodnotami s léty jinými, kdy k překročení nedojde. V případě rozporu národní legislativy a závazné evropské legislativy se uplatní evropská legislativa. V SEA je nutné pracovat s ročními hodnotami.
83. Zpracovatel SEA místo limitu pro četnost překročení 24-hodinových průměrů nesprávně použil odvozené hodnoty tzv. 36. nejvyšší hodnotu koncentrace jemného prachu frakce PM10. Nahrazování zákonem stanoveného limitu daného počtem/četností výskytů 24 hod průměrů PM10 s hodnotou nad 50 µg/m3 hodnotou tzv. 36. nejvyšší hodnoty nelze z hlediska posuzování dodržení zákonného limitu s odkazem na pětiletý průměr provádět. Dochází tak k průměrování fyzikálně odlišné veličiny, jednoho specifického (36. v pořadí) měření 24 hod průměru koncentrace a nepracuje se tak s veličinou, kterou definuje příloha č. 1 bod 1 zákona 201/2012 Sb., tj. hodnota četnosti.
84. Zpracovateli SEA zcela uniklo, že předmětné pětileté průměry byly (bez opory v evropské legislativě) vloženy do zákona o ochraně ovzduší pouze pro konkrétní specifický účel, kterým není posuzování územních plánů. Pokud pro některé specifické úkony zákon 201/2012 Sb. stanoví další postupy, jako např. v § 11, pak tyto postupy jsou jen aplikovatelné jen pro tyto specifické úkony, tj. v § 11 pro územní řízení. Posouzení SEA není územním řízením, tedy na něj nedopadá § 11 zákona č. 201/2012 Sb., ale je nutno se držet pouze § 3 odst. 1 a Přílohy č. 1 cit. zákona, **tedy ročních průměrů a ne pětiletých průměrů.**
85. Na str. 20 dokumentu VVÚRÚ v SEA je uvedeno „*Hlavními zdroji znečištění ovzduší je doprava (primární emise, resuspenze, otěry, koroze) a průmysl. Přispívají i malé zdroje (emise ze spalování fosilních a jiných paliv, zemního plynu, vznětových motorů atd.)*.“ Toto tvrzení je jako hodnocení SEA naprosto nepoužitelné, neb není ani doloženo ani není uvedeno, jak se týká obce Bavory.
86. **Hodnocení znečištění ovzduší s D52 zcela absentuje.**
87. V kap. o hluku na str. 23 -24 SEA není naprosto nic o stávající hlučnosti. Přitom se má do území **vložit koridor D52, kde jedním z hlavních negativních vlivů je právě**

hlučnost. Vytvářet hodnocení SEA bez znalosti stávajícího zatížení území znemožňuje vyhodnotit dopady realizace koncepce, návrhu ÚP Bavory, s D52. Vyhodnocení SEA je proto nutné zcela přepracovat.

88. Podobně neadresně je v SEA zpracováno hodnocení kap o půdě. Vyhodnocení SEA je proto nutné zcela přepracovat.
89. Podobně neadresně je v SEA zpracováno hodnocení kap o vodě. Několik málo parametrů v tabulce na str. 23 je bez doložení zdroje informací a je velmi pochybné, že by velmi specifické území obce Bavory mělo mít průměrné parametry Dyjsko-svrateckého úvalu. Vyhodnocení SEA je proto nutné zcela přepracovat.
90. V kap. nazvané „likvidace odpadních vod“ na str. 27 dokumentu VVÚRÚ se v SEA uvádí odkazy na místní kanalizaci, přestože zde není zhora nic o odkanalizování záměru D52. To je zcela absurdní. Zřejmě zpracovatel hodnocení SEA zřejmě žije v představě, že splach z dálnice bude na jednu stranu dálnice stékat do oblasti NATURA 2000 a na druhou stranu D52 do prostoru Dolních Dunajovic. Vyhodnocení SEA je proto nutné zcela přepracovat.
91. **V tomto kontextu je vidět naprostou nedostatečnost předloženého hodnocení SEA. K vyhodnocení vlivů nejzávažnější změny v území, tj. realizace D52, by pro hodnocení bylo potřeba znát aspoň zásadní parametry, tj. předpokládanou intenzitu dopravy a složení dopravního proudu. Nic takového zde není ani zmíněno, takže ani není překvapením, že toto klíčové hodnocení pro dálnici D52, v SEA nebylo provedeno. Vyhodnocení SEA je proto nutné zcela přepracovat.**
92. Na str. 41 dokumentu VVÚRÚ je v SEA uvedeno „*Nezbytné bude prověření problémů souvisejících s ochranou zdraví obyvatel (hluková zátěž, imisní situace) jako podmiňujícím faktorem využití a uspořádání území, záměry musí být projednány s věcně a místně příslušným orgánem ochrany veřejného zdraví*“. Tato hodnocení/prověření měla být provedena v hodnocení SEA, ale zde absentují. Hodnocení SEA je tedy naprosto neúplné a musí být zpracováno znova a zjevně jiným zpracovatelem, neb to, co je obsahem SEA pro tyto typy zátěže území a obyvatelstva vzbuzuje důvodné obavy, že zpracovatel není pro tento typ hodnocení kvalifikován.
93. Na str. 41 dokumentu VVÚRÚ je v SEA uvedeno „*Zpráva o uplatňování ÚP Bavory*“ *bohužel nebyla před zadáním nového ÚP zpracována*“. Absence tohoto dokumentu po více než 10 letech platnosti stavebního zákona je závažnou procesní chybou. Tento dokument je nutno zpracovat a ÚP Bavory bude možno pořizovat až bude řádně projednán a schválen.
94. V tabulkách na str. 36 - 38 absentuje sloupec o vlivech na hlučnost a na znečištění ovzduší (obyvatelstvo, ovzduší a veřejné zdraví). Není tedy posouzen vliv D52.
95. Také kumulativní a synergické vlivy se u návrhu územního plánu Bavory nejsou v SEA řádně zpracovány. Kumulativním vlivem přitom bude např. zátěž území z dálnice D52, zátěž z doprovodné komunikace II/395 a zátěž z vnitro-areálové dopravy v obci Bavory, atd..

96. Na str. 37 - 38 dokumentu VVÚRÚ je v SEA uvedeno, že *koridory dopravní infrastruktury budou mít významný negativní vliv na krajinný ráz. „Významný negativní vliv“ (hodnocení -2) je nepochybně důvodem k odmítnutí D52* stejně tak jak při pro hodnocení -2 byla vyloučena řada dílčích změn a návrh ÚP Bavory byl zúžen na pouze část A. Nelze měřit dvojím metrem. **Bud'to budou připuštěny všechny dílčí změny nebo musí být z varianty A vypuštěna i dálnice D52.**

97. Na str. 37 VVURÚ je koridor D52 pro celkem pro pět kritérií hodnocen negativním stupněm „-2“. Takto závažně ohrožující záměr nemohl být v SEA doporučen, ale měl být navržen k vypuštění. Protože se tak nestalo, tak je nutno přepracovat celý závěr

hodnocení SEA. Dokument SEA není k tomu, aby se v jeho těle pouze dokumentoval tak významně negativně působící záměr, ale **pak aby se SEA stala jen kusem papíru. Toto je zcela v rozporu se smyslem zákona č. 100/2001 Sb. a toto nemůže být tolerováno.**

98. **Navíc k této významně negativním hodnocení nejsou navržena žádná prokazatelně účinná kompenzační opatření.**
99. Na str. 43 dokumentu VVÚRÚ je v SEA uvedeno, že „*Vlivem liniových dopravních staveb může dojít k ovlivnění především odtokových poměrů, rovněž provozem mohou být negativně ovlivněny podzemní vody, bude třeba navrhnout v další fázi taková opatření, aby došlo k minimálnímu ovlivnění vodohospodářských poměrů. Bude třeba rovněž dorešit technicky střet s investicemi do půdy (meliorační odvodnění), které koridor kříží ve větším rozsahu - plocha CPZ – D1 .Dochází k velkému záboru ZPF stejnému pro obě varianty, a to 9,4697 ha, z toho 7,9397 ha ve tř. ochrany IT, 1,4913 ha ve tř. ochrany TV. a 0,0387 ha ve tř. ochrany TV.*“ **Toto hodnocení poukazuje na závažné problémy, ale hodnocení je naprosto nedostatečné – viz např. body výše o odkanalizování dálnice D52 a nutných územně plánovacích opatřeních.**
100. Na str. 43 dokumentu VVÚRÚ je v SEA v kap. 6.9 s nadpisem „Vlivy změny územního plánu na životní prostředí - koridory dopravní infrastruktury“ není naprosto nic o zátěži obyvatelstva hlukem a znečištěným ovzduším od D52.
101. Na str. 43 - 44 dokumentu VVÚRÚ je v SEA v kap. 6.10 s nadpisem „Vlivy změny územního plánu na životní prostředí - koridory dopravní infrastruktury“ není naprosto nic konkrétního o zátěži obyvatelstva hlukem a znečištěným ovzduším od D52. Zásady uváděné na str. 44 jsou zcela obecné a reálně se tedy jedná o prostor vyplňující „makulaturu“ a ne o reálné hodnocení SEA.
102. Na str. 44 dokumentu VVÚRÚ je v SEA uvedeno, že „*Při umístování nových zdrojů hluku musí být respektovány stávající i nově navrhované, resp. v územně plánovací dokumentaci vymezené, chráněné prostory definované platnými právními předpisy na úseku ochrany veřejného zdraví resp. ochrany zdraví před nepříznivými účinky hluku a vibrací.*“ Toto je absurdní doporučení v situaci, že žádné hodnocení z hlediska hluku D52 nebylo provedeno. SEA je nutno přepracovat.
103. V dokumentu VVÚRÚ je v textu SEA i v hodnocení z hlediska vlivů na lokality systému NATURA 2000 je používána nesprávná terminologie, která je nejen v rozporu se zákonnými předpisy, ale také zjevně banalizuje hodnocení. V zákoně neexistuje termín „*mírný vliv*“, pouze termín „*negativní vliv*“ a ten je prvním stupněm při zjištění negativních vlivů a druhým stupněm významnosti je pak „*významný negativní vliv*“. **Celé odůvodnění návrhu ÚP Bavory a celé posouzení SEA i jeho část pro NATURA 2000 musí být opraveny a smí se používat pouze a výlučně terminologie daná právními předpisy.**
104. Na str. 37 dokumentu VVÚRÚ je v SEA uvedeno, že koridor CPZ-D1, tedy dálnice D52, má pouze „*mírně negativní vliv*“ na lokality soustavy NATURA 2000. To je absurdní v situaci, která je doložena výše, že díky i jen nesprávnému vymezení koridoru pro D52 je dotčeno cca 15 ha lokality NATURA 2000. To nelze hodnotit jinak než **významný negativní vliv.**
105. Na str. 47 dokumentu VVÚRÚ je v SEA je seznam návrhů opatření pro plochy bydlení, tedy pro obyvatelstvo. Je zcela absurdní, že zde není ani zmíněno žádné zmírňující nebo kompenzační opatření z hlediska hlučnosti a znečištění ovzduší díky negativním vlivům dálnice D52 – transevropského Baltsko-jadranského koridoru TEN-T. Tyto negativní vlivy mohou být, zejména vlivy na ovzduší, nekompenzovatelné. Vadou SEA však také je, že o tomto nebylo zde ani pojednáno.
106. Na str. 48 - 49 dokumentu VVÚRÚ je v SEA je seznam návrhů opatření pro „*Koridor dopravní infrastruktury*“. a jako návrh opatření ze SEA je zde uvedeno „*v dalších stupních projektové dokumentace vyřešit střety skladebných částí ÚSES - LBC*

2 a LBC 3, biokoridoru JM04T/3 s navrhovanou komunikací a doprovodnými plochami tak, aby byla zachována migrační prostupnost krajiny (CPU-D2 - ekodukt)“. Toto je nepřijatelný postup, neboť vyřešení střetů částí ÚSES je povinností územního plánování.

107. Na str. 48 - 49 dokumentu VVÚRÚ je v SEA uvedeno, že „v dalších stupních projektové dokumentace navrhnout takové řešení, aby byl vliv na krajinný ráz co nejméně významný“. Toto je nepřijatelný postup, neboť otázka „ovlivnění krajinného rázu“ je povinností územního plánování, které také např. musí stanovit podmínky pro následná územní řízení, tedy zde např. musí být stanovena taková opatření, aby nedocházelo k významnému negativnímu ovlivnění krajinného rázu, což např. musí **obnášet podmínku zapuštění tělesa D52 pod úroveň terénu tak, aby projev existence D52 byl z hlediska krajinného rázu minimální. To znamená, že měla být stanovena podmínka pro niveletu D52 minimálně 5 m pod nejnižšími body rostlého terénu, aby i kamiony nebyly vidět a nebránily pohledům na oblast Pálavy.** Toto je nutné do výroku ÚP Bavory doplnit.

108. Na str. 48 – 49 dokumentu VVÚRÚ je v SEA uvedeno, že „u ploch pro dopravu v co největší míře navrhnout opatření, která by eliminovala negativní ovlivnění odtokových poměrů a zachovala vsak povrchové vody do půdy“. Toto je nepřijatelný postup, neboť otázka ochrany podzemních vod musí být v ÚP Bavory dořešena. Není možné ponechat tuto otázku bez řádného posouzení v SEA. Jak je velmi dobře známo, tato otázka u rakouské dálnice A5 představovala zásadní problém, jak z hlediska kanalizace dálnice v její trase, tak v následných otázkách dopadů na vodoteče a podzemní vody. Toto vše zahrnuje územně plánovací opatření, která nemohou být zajištěna v jiném procesu než v územním plánování. V případě rakouské A5 bylo nutné vymezit plochy pro dvoj(troj)stupňové sedimentační nádrže napojené na vodoteče a vzhledem k tomu, že kondenzované splachy z tělesa dálnice při její moderní konstrukci a odkanalizování jsou vysoce agresivní, bylo dokonce nutné vymezit v území plochu pro vodní kanál délky cca 15 km, aby tyto vody po jejich vyčištění mohly být vypouštěny do vodoteče, kde je celoročně dostatečný průtok, neb nejbližší vodoteče k dálnici A5 tento garantovaný průtok neměly. Vzhledem k tomu, že z tohoto hlediska je situace na straně Mikulovska velmi podobná situace jako na straně Falkensteinska, je nutné ÚP Bavory dopracovat o všechna územně plánovací opatření pro D52. Nelze vymezit koridor pro D52 bez těchto územně plánovacích opatření. To není problematika, která by mohla být řešena v územních řízeních. Je pravdou, že v ČR je se splachem z dálnic menší zkušenost než v Rakousku, ale to neznamená, že toto je možné podceňovat. V Rakousku jsou dokumentovány i případy fatálního znečištění z dálnic, např. případ, kdy jak to bylo výstižně publikováno, v potoce byla voda slanější než v moři – a vedlo to k totálnímu vychcípání ryb v rybníce na předmětné vodoteči. Tato územně plánovací opatření pro D52 je nutné do výroku ÚP Bavory doplnit, řádně odůvodnit a s použitím principu předběžné opatrnosti dle § 13 zákona o ochraně přírody s rezervou naddimenzovat. Pokud by se ukázalo, že řešení otázky odkanalizování D52 narazí na problém nedostatečně vydatných místních vodotečí, bylo by nutné nadmístní řešení přenechat Aktualizaci ZÚR JMK. Nepochybně by řešení bylo složité, i kvůli kvalitě vod Mušovských jezer a nutnosti jejich ochrany vzhledem k lokalitám systému NATURA 2000, a to jak PO tak EVL.

109. Na str. 49 dokumentu VVÚRÚ je v SEA uvedeno plnění cílů dle dokumentu Státní politika životního prostředí. Je zde bod „1.1 Zajištění ochrany vod a zlepšování jejich stavu“, na který je zde reagováno, že „Územní plánu řeší ochranu vod i zlepšení jejího stavu přiměřeně vhodnými nástroji územního plánování“. Toto je zcela absurdní text pro SEA pro koncepci, kde je zahrnuta i dálnice D52. Ochrana pro splachové vody / odkanalizování dálnice byla zde zcela zanedbána. Cíl dle dokumentu Státní politika životního prostředí tedy není naplňován.

110. Na str. 49 dokumentu VVÚRÚ je v SEA uvedeno plnění cílů dle dokumentu Státní politika životního prostředí, Je zde bod „2.1 Snižování emisí skleníkových plynů a omezování negativních dopadů klimatické změny, na který je zde reagováno, že „Irrelevantní pro územní plánování“. Toto je zcela absurdní text pro SEA pro koncepci, kde je zahrnuta i dálnice D52, která je významným zdrojem emisí CO₂. Cíl dle dokumentu Státní politika životního prostředí tedy není naplňován.
111. Na str. 49 dokumentu VVÚRÚ je v SEA uvedeno plnění cílů dle dokumentu Státní politika životního prostředí, Je zde bod „3.2 Zachování přírodních a kulturně-historických hodnot krajiny a jejích přirozených funkcí“, na který je zde reagováno, že „Hodnoty krajiny i její přirozené funkce budou narušeny. Jedná se především o možné negativní narušení krajinného rázu“. Toto je zcela absurdní text pro SEA pro koncepci, kde je zahrnuta i dálnice D52, která je v SEA označena hodnocením – 2, tj. významným negativním vlivem na krajinný ráz. Zde je nekonzistentně konstatováno jen „možné negativní narušení krajinného rázu“. Cíl dle dokumentu Státní politika životního prostředí tedy není naplňován.
112. Na str. 52 dokumentu VVÚRÚ je v SEA uvedeno pro Okruh 6: Doprava, že „cílem je minimalizace negativních dopadů staveb, provozování a rozvoje dopravních cest se zájmy ochrany přírody a krajiny.“ A že „Návrh koordinuje záměry koncepce rozvoje dopravy v Jihomoravském kraji se zájmy ochrany přírody a krajiny v řešeném území“ a specificky je poukázáno na to, že „Návrh územního plánu zpřesňuje koridor pro dálnici D52, DS04 - D52 - Pohořelice - Mikulov - hranice ČR/ Rakousko (koridor plochy dopravy) označený v územním plánu CPZ-DI. Návrh ÚP Bavory vedle toho vymezuje další koridory CPU-DI, CPU-D2, CPU-D3.“. Toto je zcela absurdní text v SEA v kontextu výše doloženého **významného negativního vlivu** dálnice D52 na krajinný ráz a na celistvost lokality systému NATURA 2000 (tedy také **významný negativní vliv**) a bez řádného posouzení vlivu na hlučnost, znečištění ovzduší a veřejné zdraví (kde všude má D52 negativní a možná i významný negativní vliv). SEA je nutné přepracovat jako celek.
113. Zcela absurdní je i text SEA na str. 53 dokumentu VVÚRÚ, kde je uvedeno, že „K vyhodnocení naplňování územního plánu na složky životního prostředí je navržen systém monitoringu, pomocí kterého bude v pravidelných intervalech vyhodnocována realizace územního plánu.“. Monitoring není možno provádět smysluplně, pokud není znám výchozí stav, a ten jak pro hlučnost, tak pro znečištění ovzduší nebyl v SEA řádně popsán.
114. Zcela absurdní je i text SEA na str. 53 dokumentu VVÚRÚ, kde je uvedeno, že „Zhotovitel posouzení SEA doporučuje využití indikátorů pro Výskyt oblastí se zhoršenou kvalitou ovzduší, překračování imisních limitů“. Jistě takový monitoring pro budoucnost dává smysl, nicméně tento monitoring není ve výroku opatření obecné povahy respektován a navíc je absurdní, že vyhodnocení těchto indikátorů nebylo provedeno v již v SEA pro stávající a predikovaný stav. Monitoring je nutno doplnit do výroku a celá SEA se musí přepracovat, aby byly doplněny scházející části posouzení.
115. Zcela absurdní je i text SEA na str. 53 dokumentu VVÚRÚ, kde je nekonkrétně uvedeno, že „Zhotovitel posouzení SEA doporučuje využití indikátorů pro Míra znečištění povrchových a podzemních vod“. Jistě takový monitoring pro budoucnost dává smysl, zejména pro sledování správné funkce odkanalizování D52, nicméně není tento monitoring ve výroku opatření obecné povahy respektován. Monitoring je nutno doplnit do výroku a celá SEA se musí přepracovat.
116. Zcela absurdní je i text SEA na str. 53 dokumentu VVÚRÚ, kde je uvedeno, že „Zhotovitel posouzení SEA doporučuje využití indikátorů pro Podíl území s překročenými mezními hodnotami (případně počet osob zasažených překročenými mezními hodnotami) hlukové expozice“. Jistě takový monitoring pro budoucnost dává smysl, nicméně tento monitoring není ve výroku opatření obecné povahy respektován

a navíc je absurdní, že vyhodnocení těchto indikátorů nebylo provedeno v již v SEA pro stávající a predikovaný stav. Monitoring je nutno doplnit do výroku a celá SEA se musí přepracovat, aby byly doplněny scházející části posouzení.

117. Na str. 53 dokumentu VVÚRÚ je v SEA spekulováno o vazbě na proces EIA. To je nepřipustné. Návrh požadavků na rozhodování ve vymezených plochách a koridorech z hlediska minimalizace negativních vlivů na životní prostředí a specificky koridorech dopravní infrastruktury musí být navrženo v SEA a zahrnuto do výroku v opatření obecné povahy. To je nutné doplnit a SEA je nutné jako celek přepracovat.
118. Na str. 54 dokumentu VVÚRÚ je v SEA v kapitole 12 tvrzeno, že „*Cílem SEA hodnocení je identifikovat kladné i záporné vlivy na životní prostředí a veřejné zdraví. V případě, že je identifikován negativní vliv a neexistuje alternativní řešení, musí být navržena*“. Tento cíl nebyl naplněn a žádná zmírňující a kompenzační opatření „*zmírňující a kompenzační opatření*“ nebyla pro zahrnutí dálnice D52 navržena. To musí být napraveno a celá SEA musí být přepracována.
119. Na str. 54 dokumentu VVÚRÚ je v SEA v kapitole 12 tvrzeno, že „*Zdraví obyvatelstva je obecně posuzováno vzhledem k nejvýše přípustným limitům (znečištění ovzduší, hluku) a riziku poškození veřejného zdraví krátkodobým či dlouhodobým působením určitého faktoru na člověka*“. Toto nebylo pro zahrnutí dálnice D52 provedeno. To musí být napraveno a celá SEA musí být přepracována.
120. Na str. 55 dokumentu VVÚRÚ je v SEA v kapitole 12 tvrzeno, že „*Hodnocení vlivu na životní prostředí bylo provedeno separátně dle složek životního prostředí (zdraví obyvatel, voda, půda, příroda a krajina, biota). Intenzita nalezeného vlivu byla hodnocena ve stupnici jako: významný vliv, mírný vliv až zanedbatelný vliv*“. Toto hodnocení nebylo pro zahrnutí dálnice D52 provedeno a pokud je někde uváděno hodnocení na stupnici – 2 ... 0 +2, pak je to hodnocení věcně nedoložené, což je naprosto nepřipustné. To musí být napraveno a celá SEA musí být přepracována.
121. Na str. 55 dokumentu VVÚRÚ je v SEA v kapitole 12 tvrzeno, že „*Vliv na veřejné zdraví bylo rámcově posuzováno s ohledem na imisní a hlukové zatížení*“. Toto hodnocení nebylo pro zahrnutí dálnice D52 provedeno a pokud je někde uváděno hodnocení na stupnici – 2 ... 0 +2, pak je to hodnocení věcně nedoložené, což je naprosto nepřipustné. To musí být napraveno a celá SEA musí být přepracována.
122. Za situace, kdy je dokumentováno mimořádné množství pochybení v hodnocení SEA a hodnocení z hlediska NATURA 2000, není možno navázat na kapitolu „*Závěr včetně závěrečného stanoviska*“ a celá SEA musí být přepracována, jakož i hodnocení NATURA 2000.
123. Nelze souhlasit s „*doporučovacím*“ stanoviskem SEA, a to ani pro variantu A, když i z hlediska NATURA 2000 nebylo hodnocení řádně provedeno a místo smysluplného závěru a návrhu zmírňujících a kompenzačních opatření je do závěrečné kap. 13 na straně 60 dokumentu VVÚRÚ je v SEA vložen text, který nenaplní požadavky na jednoznačné a srozumitelné hodnocení NATURA 2000 a je zde uvedeno k D52: „*V případě návrhových koridorů souvisejících s dálnicí D52 se jedná o podobné, problematicky zmírnitelné negativní vlivy, tj. zábor a likvidace biotopů předmětů ochrany a další nárůst jejich rušení, ovšem ve větším měřítku a na méně významných lokalitách. I zde je jednoznačně nutné provést likvidaci stávajících dřevinných porostů mimo jarní období hnízdění ptáků, tj. minimálně mimo březen-červen, ideálně zcela mimo vegetační období. Navíc zde přistupuje významné riziko zvýšení střetů ptačích druhů s dopravními prostředky během výstavby a zejména provozu dálnice. Součástí realizačního projektu stavby v celém rozsahu (i mimo řešené území) by měly být opatření k předcházení a minimalizaci úhynů v důsledku*

kolizi. Možnosti takovýchto opatření je nutné zpracovat ve spolupráci s ornitology zabývajícími se touto problematice (ČSO, AOPK).“

124. Nelze souhlasit s „doporučovacím“ stanoviskem SEA na str. na straně 55 dokumentu VVÚRÚ, kde je „Z hlediska komplexního zhodnocení návrhu územního plánu Bavyry vzhledem k současnému a výhledovému stavu jednotlivých složek životního prostředí a s přihlédnutím ke všem souvisejícím skutečnostem, lze konstatovat, že návrh územního plánu Bavyry ve variantě A je akceptovatelný při uskutečnění následujících opatření: ...“. To je úplně absurdní závěr. Cílem hodnocení SEA a závěrem má být návrh souhlasného nebo nesouhlasného stanoviska doloženého, že koncepce po realizaci nepřekročí zákonem dané limity zatížení území a obyvatelstva, atd. Nic takového se nestalo a celé posuzování SEA bylo zcela zmařeno.
125. Je nepravdivým tvrzení na str. 57 dokumentu VVÚRÚ, kde se pro hodnocení z hlediska NATURA tvrdí, že „Hodnocená koncepce ve variantě A nemá významný negativní vliv na celistvost a předměty ochrany PO Pálava“. Lze např. odkázat na výše doložené narušení celistvosti PO Pálava díky chybně vymezenému koridoru D52 a doprovodné komunikace II/395, v možném rozsahu cca 15 ha.
126. Nelze souhlasit se závěrem a návrhem zmírňujících a kompenzačních opatření ze strany 60 - 61 dokumentu VVÚRÚ, kde je v hodnocení NATURA 2000 je vložen text, který nenaplnuje požadavky na jednoznačné a srozumitelné hodnocení NATURA 2000 a je zde uvedeno k D52: „V případě návrhových koridorů souvisejících s dálnicí D52 se jedná o podobné, problematicky zmírnitelné negativní vlivy, tj. zábor a likvidace biotopů předmětů ochrany a další nárůst jejich rušení, ovšem ve větším měřítku a na méně významných lokalitách. I zde je jednoznačně nutné provést likvidaci stávajících dřevinných porostů mimo jarní období hnízdění ptáků, tj. minimálně mimo březem-červen, ideálně zcela mimo vegetační období. Navíc zde přistupuje významné riziko zvýšení střetů ptačích druhů s dopravními prostředky během výstavby a zejména provozu dálnice. Součástí realizačního projektu stavby v celém rozsahu (i mimo řešené území) by měly být opatření k předcházení a minimalizaci úhynů v důsledku kolizi. Možnosti takovýchto opatření je nutné zpracovat ve spolupráci s ornitology zabývajícími se touto problematice (ČSO, AOPK).“
127. Je možné v podstatě souhlasit s obecným textem ze strany 70 dokumentu VVÚRÚ, kde je v hodnocení NATURA 2000 uvedeno „Vlivy koncepce ÚP Bavyry na dotčenou PO spočívají v kladném či záporném působení návrhových ploch a koridorů, příp. jiných dílčích součástí ÚPD na její předměty ochrany a celistvost. Vyhodnocení bylo prováděno ve smyslu, jak daná plocha s rozdílným způsobem využití může ovlivňovat předměty ochrany a celistvost PO. Možné vlivy jsou odvozovány od realizací budoucích záměrů v prostoru návrhových ploch s rozdílným způsobem využití. Jedná se tedy o vyhodnocení potenciálních vlivů, které vyplývají z navrhovaného způsobu využití ploch. Předpokládané přímé vlivy mohou působit bezprostředně na předměty ochrany PO, případně na její celistvost, nepřímé vlivy pak na ně můžou působit prostřednictvím změn složek životního prostředí v souvislosti s využíváním ploch (ovzduší, půda, voda, hluk, biota, krajinná struktura atd.). Rozlišení přímých a nepřímých vlivů nemusí být vždy jednoznačné. Důležitější z hlediska hodnocení je, zda k ovlivnění může dojít a jak bude významné“. Tento přístup k hodnocení však nebyl dodržen a zejména hodnocení D52 na lokality soustavy NATURA 2000 není takto provedeno. Koridor transevropské dálnice D52, transevropského Baltsko-jadranského koridoru TEN-T, kdy vozidla kamionové dopravy pojedou v jednotkách metrů od hranice lokality PO Pálava, a to v délce cca 2700 jen v rámci správního území obce Bavyry, je samo o sobě **významným negativním vlivem a narušením celistvosti PO Pálava.**
128. Na str. 70 dokumentu VVÚRÚ je v hodnocení NATURA 2000 uvedeno „U konkrétních záměrů, u kterých existují pochybnosti o jejich možném ovlivnění lokalit

soustavy Natura 2000, musí proběhnout podrobnější hodnocení v rámci procesu EIA. Týká se to především koridorů pro vedení dálnice D52 po hranici PO v trase silnice I/52 (CPZ-D1, CPU-D1, D2, D3). a související technické infrastruktury (K-T01, K-T02). Výsledná míra negativního ovlivnění PO projektem rozporuplné dálnice bude nemálo záviset nejen na technickém řešení samotné stavby a úpravě okolních pozemků, ale i na způsobu výstavby a načasování jejich jednotlivých fází. Rovněž způsob a realizace opatření k eliminaci střetů s ptáky během provozu bude pro míru výsledného ovlivnění významné“. Toto dokládá, že posuzovatel z hlediska NATURA 2000 nepochopil, co je jeho úkolem, a to provedení řádného posouzení a ne odkazování tohoto posouzení někam do budoucna. Posouzení z hlediska NATURA 2000 se tedy musí přepracovat.

129. Je správné, že posuzování z hlediska NATURA 2000 na str. 73 dokumentu VVÚRÚ uvedlo: „Rizikovými faktory pro populace některých předmětů ochrany zůstává výstavba a následný provoz problematické dálnice D52 a nově i snahy o změnu výšky nadržení Střední nádrže a její manipulační řád.“, zásadním probléme však je, že po této počáteční identifikaci problému nenásledovalo ani řádné hodnocení ani stanovení zmírňujících a kompenzačních opatření. Proto se posuzování z hlediska NATURA 2000 musí opakovat. Toto posouzení je zásadní způsobem vadné i proto, že toto posouzení musí být i kvantitativní. Toto jednoznačně v rozsudku, kterým byly zrušeny ZÚR JMK v roce 2012, uvedl NSS v bodě 80: „Nejvyšší správní soud ovšem musel dát navrhovatelům plně zapravdu v tom, že ZÚR neobsahují žádné hodnocení kumulativních a synergických vlivů. Odpůrce setrval pouze u definice možných lokalit jejich výskytu, ale jejich posouzením (zhodnocením dopadů a závažnosti po stránce kvantitativní a kvalitativní) se vůbec nezabýval“.

Dále pak NSS uvedl „Svědék RNDr. L. K. potvrdil, že došlo pouze k **identifikaci** možných kumulativních vlivů, přičemž za vyhodnocení těchto vlivů považoval zakreslení těchto vlivů do výkresu č. 6. **Označil-li svědek tento způsob hodnocení za primitivní, soud konstatuje, že ani takové kvality nebylo v projednávaném případě dosaženo, neboť se fakticky o žádné hodnocení nejedná. Přístup zpracovatele VÚRÚ a odpůrce k této otázce lze bez nadsázky označit za formalistický, zcela ignorující smysl zákonné úpravy“**

130. Nelze souhlasit s hodnocením z hlediska NATURA 2000 na str. 80 dokumentu VVÚRÚ, kde je v hodnocení NATURA 2000 pro „Koridory dopravní infrastruktury - silniční (CPZ-D1, CPU-D1, CPU-D2, CPU-D3)“ uvedeno „Jedná se o upravené a zvětšené návrhové koridory pro dálnici D52 trasované po hranici PO (původní byly vymezeny pro R52) a související technickou infrastrukturu, které zasahují i do potenciálně vhodných biotopů předmětů ochrany PO. Rovněž existuje možnost zvýšení rizika usmrcení v souvislosti s výstavbou i následným provozem problematické dopravní stavby. Na koncepční úrovni dílčího úseku záměru, který není v ÚPD nijak blíže specifikován, nelze jednoznačně předpokládat významně negativní ovlivnění místních populací předmětů ochrany PO. Adekvátní posouzení reálných vlivů záměru je však možné komplexně vyhodnotit v celém rozsahu až na úrovni projektové dokumentace dopravní stavby v rámci procesu EIA.“. Je absurdním tvrzením hodnotitele, který zvažuje **významný negativní vliv** a uvede, že jej nemůže zde stanovit, že by potřeboval, aby hodnocení proběhlo až v celém rozsahu D52 (tedy od Mikulova po Pohořelice?). Přitom úsek **minimálně 1600 m**, kde lokalita PO Pálava hraničí po několika metrech od asfaltové plochy dálnice, se mu nezdá dost velký. Posuzovatel se zde zcela mýlí, neboť tento úsek je dostatečně (až příliš) dlouhý, aby bylo možno vyslovit hodnocení. Je přitom nepochybné, jak je doloženo výše, že zde díky chybně vymezenému koridoru D52 a doprovodné komunikace II/395 dochází k narušení celistvosti PO Pálava v ploše cca 15 ha. Na jedné straně posuzovatel na str. strany 70 dokumentu VVÚRÚ v hodnocení NATURA 2000 podrobně uvádí, co je nutno vnímat jako narušení celistvosti lokality NATURA 2000: „Vlivy koncepce Zm1 ÚP Bavory na dotčenou PO spočívají v kladném či záporném

působení návrhových ploch a koridorů, příp. jiných dílčích součástí ÚPD na její předměty ochrany a celistvost. Vyhodnocení bylo prováděno ve smyslu, jak daná plocha s rozdílným způsobem využití může ovlivňovat předměty ochrany a celistvost PO. Možné vlivy jsou odvozovány od realizaci budoucích záměrů v prostoru návrhových ploch s rozdílným způsobem využití. Jedná se tedy o vyhodnocení potenciálních vlivů, které vyplývají z navrhovaného způsobu využití ploch. Předpokládané přímé vlivy mohou působit bezprostředně na předměty ochrany PO, případně na její celistvost, nepřímé vlivy pak na ně mohou působit prostřednictvím změn složek životního prostředí v souvislosti s využíváním ploch (ovzduší, půda, voda, hluk, biota, krajinná struktura atd.). Rozlišení přímých a nepřímých vlivů nemusí být vždy jednoznačné. Důležitější z hlediska hodnocení je, zda k ovlivnění může dojít a jak bude významné“, „přitom a jiném místě není schopen vyslovit závěr o zvažovaném **významném negativním vlivu**. Tento vnitřní rozpor v hodnocení je zcela diskvalifikuje a činí nepoužitelným. Nelze proto ani souhlasit s hodnocením na str. 78 - 79, kde je uvedeno:

Hodnocení vlivu koncepce „Územní plán Bavory“ na soustavu Natura 2000

označení	kód a funkční využití návrhové plochy či plochy přestavby /název koridoru, příp. územní rezervy	varianta	výměra (ha)	lokace na území PO Pálava nebo u její hranice ()	pěníce vláská	strakapoud jižní	řuhýk obecný	celistvost PO Pálava
Z28	BV - bydlení venkovské	B	0,1349	PO	-1	-1	-1	-2
Z29	BV - bydlení venkovské	B	0,7480	PO	-1	-2	-1	-2

Název koridoru								
CPZ-D1	Koridor dopravní infrastruktury – silniční	A+B	29,1110	PO	-1	-1	-1	-1
CPU-D1	Koridor dopravní infrastruktury – silniční	A+B	0,3195	PO	0	0	0	-1
CPU-D2	Koridor dopravní infrastruktury – silniční	A+B	0,4085	PO	-1	0	-1	-1
CPU-D3	Koridor dopravní infrastruktury – silniční	A+B	0,8625	PO	0	0	-1	-1

Nelze souhlasit s tím, kdy plochy i některé poměrně malé plochy bydlení jsou hodnoceny stupněm „-2“ (významný negativní vliv) a vlivy z dálnice D52 generující i znečištění ovzduší mající zásadní vliv na biotopy v PO Pálava a jistě i na ptactvo jsou hodnoceny stupněm -1 (nesprávně označovaným jako „mírný negativní vliv“). To je absurdní.

131. Lze souhlasit s metodickým textem o „vyhodnocování vlivů koncepce na celistvost lokality“ na str. 77, kde je uvedeno: „*Celistvostí lokality rozumíme udržení její kvality z hlediska naplňování jejích ekologických funkcí ve vztahu k předmětu ochrany. Jde o schopnost ekosystémů nadále fungovat způsobem příznivým pro předměty ochrany z hlediska zachování, popř. zlepšení jejich stávajícího stavu. Z metodiky naturového hodnocení vyplývá, že je-li negativně ovlivněn předmět ochrany EVL či PO, je vždy negativně ovlivněna i jejich celistvost. Zároveň však platí, že celistvost EVL či PO může být negativně ovlivněna, ačkoliv nebyl jednoznačně vyhodnocen negativní vliv na některý z jejich předmětů ochrany. Obdobně to platí i pro vyhodnocení významnosti případného negativního vlivu. Z hlediska ovlivnění celistvosti lokalit soustavy Natura 2000 je bezesporu koncepcí potencionálně dotčena PO Pálava, na jejímž území se nachází naprostá většina návrhových ploch a koridorů. Jak již bylo výše uvedeno a zdůvodněno, některá nevhodná opatření koncepce ÚP Bavory by mohly negativně ovlivnit celistvost PO.*“ Nelze ale souhlasit, jak tato metodika je aplikována na vliv dálnice D52. Tedy je zde jasná nekonsistence s hodnocením z str. 78:

Díleč součást koncepce	Komentář k vlivu na lokality soustavy Natura 2000	Hod.	
		A	B
I.D. KONCEPCE VEŘEJNÉ INFRASTRUKTURY (včetně podmínek pro její umístění, vymezení ploch a koridorů pro veřejnou infrastrukturu, včetně stanovení podmínek pro jejich využití)			
I.D.1. Doprava, plochy a koridory pro dopravní infrastrukturu	upravené a zvětšené koridory pro dálnici D52 (původní pro R52) a související technickou infrastrukturu zasahují i do potenciálně vhodných biotopů předmětů ochrany, rovněž zvýšení rizika usmrcení během výstavby a provozu; shodné v obou variantách	-1	-1
I.D.2. Technická infrastruktura, plochy a koridory pro technickou infrastrukturu	bez identifikovatelného vlivu	0	0

132. Na str. 84 dokumentu VVÚRÚ, tj. v hodnocení NATURA 2000 je uvedeno: „Z aktuálních, konkrétních záměrů je z hlediska očekávaných vlivů jednoznačně nejproblematictější plánovaná výstavba dálnice D52, schvalovaná jako rychlostní komunikace R52. V rámci procesu EIA bylo k záměru ve var. 1x vydáno souhlasné stanovisko MŽP v roce 2005 (č. j.: 4061/OPVI/05) a následně závazné stanovisko k ověření souladu v roce 2016 (č. j.: 19817/ENV / 16). Jejich součástí je celkem pět „podmínek souhlasného stanoviska z hlediska vlivů na lokality soustavy Natura 2000“, z nichž jsou pro PO Pálava relevantní v podstatě jen dvě: 2. a 4. - ztráty či poškození vzrostlé rozptýlené zeleně (biotop strakapouda jižního) a vysokých křovin (biotop pěnice vlašské) ve volné krajině PO kompenzovat náhradními výsadbami místně původními druhy stromů, resp. keřů. Přestože nebyly řešeny další možné vlivy (např. nevhodné načasování výstavby či střety během provozu apod.) byl u záměru vyloučen významný negativní vliv.“ Je otud zřejmé, že významný negativní vliv byl vyloučen bez posouzení všech vlivů. To je zásadním pochybením.
133. Na str. 84 dokumentu VVÚRÚ, tj. v hodnocení NATURA 2000 je uvedeno „Hlavním důvodem je, že hodnocená koncepce vytváří podmínky pro další intenzifikaci využívání území (doprava, zástavba, rekreace), která je prováděna nárůstem negativních vlivů na řešené území, potažmo PO Pálava (např. zábor biotopů či změna jejich využívání, emise, hluková zátěž, rušení apod.).“ Tento text ne úplně zapadá do okolního textu, nicméně identifikuje zásadní problémy, které nebyly v hodnocení z hlediska NATURA 2000 důsledně posouzeny.
134. Posouzení z hlediska NATURA 2000 je nepřijatelné i proto, že zádáním způsobem neocenuje zdroje negativních vlivů, zde dálnici D52. K tomu, aby bylo možné provést smysluplné posouzení a predikovat stav po realizaci D52 - realizaci transevropského Baltsko-jadranského koridoru – by musel posuzovatel znát minimálně dva typy parametrů, a to intenzitu dopravy a složení dopravního proudu v rozložení dle typů vozidel a dle rozdělení den/večer/noc. Nic takového posuzovatel nedoložil, a proto jeho posouzení vlastně vůbec nehodnotí vliv dálnice D52. Hodnocení je tedy zcela nedostatečné. Hodnocení z hlediska NATURA 2000 se musí jako celek přepracovat.
135. Posouzení z hlediska NATURA 2000 je nepřijatelné i proto, že specificky pro ptačí oblast nijak nehodnotí světelný smog a vliv na ptactvo ve večerní a noční době. I zde by posuzovatel musel použít informace o predikované dopravě, ale nic takového ani nezminil. Hodnocení z hlediska NATURA 2000 se musí jako celek přepracovat.
136. Nebylo posouzeno, že v ptačích oblastech nejsou chráněni jen ptáci, ale i prostředí, kde žijí, tj. včetně prioritních biotopů.

Specificky lze uvést:

Ptačí oblast Pálava, vyhlášená nařízením vlády č. 682/2004 Sb. v níž se nachází mimo jiné

stanoviště 91E0* - Smíšené jasanovo-olšové lužní lesy temperátní a boreální Evropy (*Alno-Padion*, *Alnion incanae*, *Salicion albae*) a

stanoviště 91G0* - Panonské dubohabřiny

** prioritní typ evropského stanoviště*

Jelikož se ve všech uvedených případech jedná o stanoviště označené symbolem „*“, jde nepochybně o prioritní typy stanovišť.

V PO je i řada dalších prioritních stanovišť (91I0*, 9180*, 6250*, 6240*, 6210*, ..)

Posouzení z hlediska NATURA 2000 je tedy zásadním způsobem neúplné.

Navíc nebylo možné ani z tohoto pohledu pominout posouzení z hlediska NATURA 2000 pro vliv z dálnice D52.