

KRAJSKÝ ÚŘAD KRAJE VYSOČINA
Oddělení ostatních správních činností
Žižkova 57, 587 33 Jihlava, Česká republika

Krajský soud v Brně
Rooseveltova 16
602 00 Brno

ÚŘAD MĚSTYSE OKŘÍŠKY okres Třebíč	
Došlo	- 2. 02. 2017
Č.j.	
Počet listů / příloh	

Váš dopis značky/ze dne
64 A 1/2017

Číslo jednací
KUJI 9306/2017
OOSC 391/2016 OOSC/6

Vyřizuje/telefon
Mgr. David Marek

V Jihlavě dne
31. 1. 2017

a) Jan Dokulil, b) Jiří Březina, c) Petr Filippi, d) Antonín Vyskočil c/a Kraj Vysočina
– vyjádření k návrhu

Dne 11. 1. 2017 obdržel Kraj Vysočina (dále též „odpůrce“) výzvu k vyjádření se k návrhu Jana Dokulila Jiřího Březiny, Petra Filippi a Antonína Vyskočila (dále jen „navrhovatelé“) na zrušení části opatření obecné povahy – Aktualizace č. 3 Zásad územního rozvoje Kraje Vysočina. Současně byl žalovaný vyzván k předložení kompletní spisové dokumentace.

K výzvě soudu sděluje žalovaný, že požadovaná spisová dokumentace byla dnešního dne doručena na podatelnu soudu a k předloženému návrhu uvádí následující:

I.

Stav věci

Navrhovatelé se domáhají zrušení části opatření obecné povahy Aktualizace č. 3 Zásad územního rozvoje Kraje Vysočina a to vymezením obchvatu Okříšek jako součásti koridoru silnice II/405 v části vymezující propojení obchvatu na silnici III/35114 mezi obcemi Přibyslavice a Nová Ves (dále též „navrhované zrušení“).

Odpůrce zásadně nesouhlasí s navrhovaným zrušením části koridoru. Navrhované zrušení je součástí celkového řešení obchvatu městyse Okříšky a to v souvislosti s propojením statutárního města Jihlavy a města Třebíče a to napojením silnice II/405 na státní silnici I/23. Silnice I/23 bude směrem na Brno pokračovat obchvatem města Třebíče a za městem Třebíčem též odbočením směrem na Velké Meziříčí a na dálnici D1. Nákladní i osobní doprava z průmyslové zóny Přibyslavice - Nová Ves bude vedena mimo Městys Okříšky, mimo obec Přibyslavice i Novou Ves.

II.

Žalobní legitimace

Navrhovatelé jsou vlastníky pozemků, které jsou dotčeny napadenou částí koridoru – propojení obchvatu na silnici III/35114 mezi obcemi Přibyslavice a Nová Ves. Navrhovatelé jednotně namítají zásah do vlastnického práva a snížení hodnoty nemovitostí v jejich vlastnictví.

Navrhovatelé také tvrdí zásah do jejich práva na příznivé životní prostředí, ke kterému dojde vlivem záboru zemědělské půdy vysoké kvality, narušením krajinného rázu, poškozením toku a údolní nivy řeky Jihlavy a narušením nadregionálního biokoridoru. Navrhovatelé uvádějí, že v rámci společného jednání a také veřejného projednání uplatnili připomínky k návrhu Aktualizace č. 3 Zásad územního rozvoje Kraje Vysočina (dále též „Aktualizace č. 3 ZÚR KrV“).

Odpůrce k tomu uvádí následující. Kraj pečuje o všestranný rozvoj svého území a o potřeby svých občanů. Na poli územního plánování se tak děje velkou měrou pomocí zásad územního rozvoje, které stanoví zejména základní požadavky na účelné a hospodárné uspořádání území kraje, vymezují plochy nebo koridory nadmístního významu a stanoví požadavky na jejich využití, vymezují plochy nebo koridory pro veřejně prospěšné stavby, veřejně prospěšná opatření, stanovují kritéria pro rozhodování o možných variantách nebo alternativách změn jejich využití. Návrhy v zásadách územního rozvoje samozřejmě dochází k zásahu do vlastnických práv. Opatřením obecné povahy může představovat omezení vlastnických práv. Takový zásah musí být však prováděn z legitimních důvodů, jen v nezbytné míře a nejšetrnějším ze způsobů vedoucích ještě rozumně k zamýšlenému cíli, nediskriminačním způsobem a s vyloučením libovůle. Kraj Vysočina při pořizování Aktualizace č. 3 ZÚR KrV tyto zásady dodržel.

Dopravní koridor přímo ovlivní území více obcí, jedná se tedy z pohledu stavebního zákona o záležitost nadmístního významu, tedy záležitost svěřenou zákonem č. 183/2006 Sb., o územním plánování a stavebním řádu, ve znění pozdějších předpisů, (dále též „stavební zákon“) orgánům kraje. Zásah je tedy legitimní. Důvodem pro návrh přeložky silnice II/405 Okříšky včetně propojení na silnici III/35114 mezi obcemi Přibyslavice a Nová Ves (dále též „přeložka III/40510“) je odvedení tranzitní dopravy na silnici II/405 mimo centrální části a obytná území obce Krahulov a městyse Okříšky. K dosažení tohoto cíle je v Aktualizaci č. 3 ZÚR KrV umístěn koridor DK27 pro přeložky silnic II/405 a III/40510. Koridor DK27 je umístěn na základě prověření území vyhledávacími a technickými studiemi, které byly zpracovány v průběhu let 2006 – 2016. Na základě těchto studií a projednání Aktualizace č. 3 ZÚR KrV je zajištěna prostupnost územím pro dopravní koridor nejméně zatěžujícím způsobem. Po společném jednání došlo ke změně trasování přeložky III/40510 z prostoru mezi obcemi Okříšky a Petrovice do prostoru východně od Petrovic. Vybraná trasa představuje s ohledem na trasování mimo hustě osídlená území v méně hodnotné a převážně zemědělsky využívané krajině minimální zásah do krajinných i sídelních struktur. Přeložka je soustředěna převážně do rozvojové oblasti krajského významu OBk3 vymezené v platných ZÚR KrV, tedy v území se soustředěním předpokládané vyšší míry změn v území a vyšší intenzity rozvoje území, zejména pak ekonomických aktivit, ve vazbě právě na rozvoj infrastruktury v území.

Koridor DK27 pro přeložku II/405 a III/40510 přispívá jednak ke zlepšení dopravního napojení Třebíče na krajské město Jihlavu a také zlepšení dopravní obslužnosti venkovských oblastí v jihovýchodním sektoru kraje a v neposlední řadě k zajištění kapacitního dopravního napojení průmyslové zóny Okříšky – Přibyslavice – Nová Ves na nadřazenou silniční síť kraje. Hlavním přínosem pro vymezení přeložky je odvedení tranzitní dopravy, v současné době vedené přes zastavěné území Okříšek mimo intenzivně urbanizovanou obydlená sídla a tím eliminace současných nežádoucích negativních účinků provozu dopravy na veřejné zdraví obyvatel sídel. Zásah je proveden v nezbytně nutné míře. Šíře koridoru pro stavbu přeložky je stanovena na 80 m. Kraj při návrhu Aktualizace č. 3 ZÚR KrV pečlivě zvažoval možné způsoby řešení problému a zvolil ten, který zatěžuje území nejméně, jak je popsáno v odůvodnění Aktualizace č. 3 ZÚR KrV.

K namítanému snížení hodnoty nemovitostí můžeme uvést pouze, že lze předpokládat ovlivnění ceny nemovitostí oběma směry, a to jak pro pozemky přímo pod koridorem pro dopravní stavbu, tak v blízkém okolí koridoru, ale také kladný vliv na ceny nemovitostí uvnitř obce, popř. ve výrobních plochách. Toto závisí na dalším vývoji území, pro který jsou v Aktualizaci č. 3 ZÚR KrV vytvořeny předpoklady.

Právo na příznivé životní prostředí, do kterého, jak tvrdí navrhovatelé, bylo zasaženo, nelze absolutizovat. Při územně plánovací činnosti musí být hledána rovnováha mezi ochranou životního prostředí a dalšími zájmy v území. Vlivy na navrhovatelem jmenované složky životního prostředí Aktualizace č. 3 ZÚR KrV přiznává, jak v samotném odůvodnění, tak ve vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území (dále též „SEA“). Přínosy a vlivy na ostatní složky životního prostředí, lidského zdraví a na další dva pilíře udržitelného rozvoje jsou však převažující (jak je vyhodnoceno v textové části odůvodnění). Jak umístění záměru, tak jeho odůvodnění je provedeno v měřítku a podrobnosti zásad územního rozvoje, tedy na poměrně obecné úrovni.

Vlivy na chráněná území, lokality NATURA 2000 a na lokality výskytu zvláště chráněných druhů rostlin a živočichů jsou nulové. Vlivy na ekologickou stabilitu a funkčnost ÚSES jsou u předmětného koridoru středně negativní z důvodu dvojnásobného střetu a bodového kontaktu s biokoridorem. Vlivy na krajinný ráz jsou hodnoceny jako lokální, jejich přesnou specifikaci bude možné provést až ve fázi projektového posouzení, kdy bude známo konkrétní technické řešení silničních staveb umístovaných v koridoru. Ovlivnění dálkových pohledů je vyloučeno. Z hlediska ovlivnění zemědělského půdního fondu (dále též „ZPF“) a pozemků určených k plnění funkce lesa (dále též „PUPFL“) je vliv hodnocen jako středně negativní s tím, že zábor půd I. a II. třídy ochrany je pro namítaný koridor DK27 cca 10 ha. Vlivy na obyvatelstvo a zdraví jsou hodnoceny jako pozitivní z hlediska hlukové a imisní zátěže s doprovodným snížením rušivých vjemů a zlepšení kvality života v sídlech, zvýšení bezpečnosti pohybu obyvatel v sídlech i bezpečnosti silničního provozu na předmětných silnicích. V rámci hodnocení kumulativních a synergických vlivů byly shledány tyto vlivy jako pozitivní pro vlivy na lidské zdraví a negativní pro zábory půdy a změny odtokových poměrů. Dopad záměru na environmentální pilíř je možné dle závěrů vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území hodnotit jako zanedbatelný resp. jen lokálně velmi mírně negativní vliv. Přínosy pro životní prostředí obcí dnes negativně ovlivněné tranzitní dopravou na průjezdných úsecích silnic přes obec a lokální nepříznivé důsledky pro volnou krajinu se tak svou mírou vzájemně v podstatě vyrovnávají a nelze tak přesně určit, který z vlivů je významnější. Důležité je vyzvednout pozitivní vlivy na obyvatelstvo a lidské zdraví.

Vliv předmětného záměru na hospodářský pilíř lze hodnotit jednoznačně jako velmi pozitivní. Navržené přeložky zlepší dopravní dostupnost a obslužnost území kraje a to zejména pro obyvatele Třebíče a celého severovýchodního sektoru kraje. Pozitivně ovlivní atraktivitu této části kraje pro rozvoj ekonomických aktivit a také pozitivně ovlivní mobilitu a dostupnost pracovní síly dotčeného regionu. Na soudržnost společenství obyvatel bude mít záměr velmi mírně pozitivní vliv. Navržené přeložky zlepší dopravní dostupnost a obslužnost území kraje a mohou tak zvýšit atraktivitu území pro trvalé bydlení.

Navrhovatel a) podal ke společnému jednání samostatně připomínku – v odůvodnění vyhodnocena pod číslem 10. Navrhovatel b) je podepsán pod společným podáním připomínky několika občanů Petrovic ke společnému jednání – v odůvodnění vyhodnocena pod č. 11. Připomínky ke společnému jednání byly částečně zohledněny, neboť na základě výsledků společného jednání a prověření řešení novou technickou studií, byla část záměru, přeložka silnice III/40510, přesunuta východně od obce Petrovice. Všichni 4 navrhovatelé jsou také podepsáni pod společným podáním 31 osob k veřejnému projednání – v odůvodnění vyhodnoceno pod č. 5. Jednotlivé body této společné připomínky jsou ze strany pořizovatele okomentovány a je odůvodněno, proč nebyla připomínka zohledněna.

Odpůrce dále uvádí, že se nezabýval ověřením vlastnických práv navrhovatelů uvedených v jejich Návrhu na zrušení části Aktualizace č. 3 ZÚR KrV.

III.

Důvody návrhu

A. Rozpor se zákonem

Navrhovatelé se domnívají, že napadené části opatření obecné povahy, kterým jsou vydána Aktualizace č. 3 ZÚR KrV (dále též „OOP“) jsou v rozporu se zákonem. Rozpor se zákonem shledávají navrhovatelé v následujících skutečnostech:

1. Nepotřebnost napadené části koridoru DK27

Odůvodnění OOP je komplexní elaborát zabývající se zdůvodněním navrhovaných záměrů ze všech možných aspektů vzájemně se prolínajících od souladu s Politikou územního rozvoje ČR, přes vyhodnocení souladu s cíli a úkoly územního plánování až po hodnocení dopadů na zemědělský půdní fond. Odpůrce důrazně odmítá, že by napadená část koridoru DK27 byla nepotřebná a že byla vymezena, aniž by pro to existovaly věcné důvody. V odůvodnění napadeného OOP jsou popsány důvody vymezení i vyhodnocení potřeby koridoru DK27 jako celku i v jeho v části týkající se přeložky silnice III/40510.

Napadené OOP pracuje s výsledky Celostátního sčítání dopavy ŘSD 2010, z něhož vyplývá, že přes osídlené území obce Přibyslavice a Okříšky projede po silnici III. třídy 1608 vozidel z toho 237 těžkých nákladních vozidel celkem za 24 h a přes osídlené území obce Nová Ves po silnici III. třídy 1354 vozidel, z toho 101 těžkých nákladních vozidel celkem za 24 h. Navrhovatelé si dovoluují bez odborných a podložených argumentů tvrdit, že dopravní obsluha průmyslových zón je za současného stavu i po dalším případném rozvoji výroby zcela dostatečně zajištěna pro osobní i nákladní dopravu po stávajících komunikacích, které jsou z hlediska své technické kapacity způsobilé bez ohrožení bezpečnosti a plynulosti dopavy pojmout násobně vyšší počty osobních či nákladních automobilů. S tímto vágním tvrzením nemůže odpůrce v žádném případě souhlasit z důvodů uvedených níže.

Není pravdou, že nejsou známy intenzity dopavy týkající se úseku v Okříškách, jelikož stanoviště pro sčítání v tomto úseku (začátek úseku od vyústění ze silnice II/405 v Okříškách po zaústění do silnice II/403 v Bransouzířích) bylo dle dat ŘSD za vyústěním ze silnice II/405. Intenzita dopavy přes osídlené území obce Okříšky je tedy v tomto úseku 1608 vozidel z toho 237 těžkých nákladních vozidel celkem za 24 h dle výsledků Celostátního sčítání dopavy ŘSD 2010. Z lokalizace stanoviště pro sčítání také vyplývá ta skutečnost, že intenzita dopavy se od vyústění ze silnice II/405 po křižovatku silnice III/40510 a III/35114 (odbočka na průmyslovou zónu) nesníží, ani pokud bude realizován obchvat Okříšek bez napadeného napojení na průmyslovou zónu.

Není pravdou, že citované hodnoty intenzit dopavy patří v rámci Kraje Vysočina k těm nižším, je tomu přesně naopak. Hodnota 237 těžkých nákladních vozidel je 9. nejvyšší v Kraji Vysočina z 92 silnic III. třídy sledovaných v rámci Celostátního sčítání dopavy ŘSD 2010.

Není pravou, že napadené OOP neuvádí, že by již v minulosti nastalé či potencionálně očekávané zvýšení dopavy způsobovalo nějaké konkrétně popsané problémy. V odůvodnění napadeného OOP je totiž uvedeno, že „*Současný stav silnice II/405 v městysi Okříšky neodpovídá dlouhodobě stavebně technicky skutečným intenzitám dopavy, zejména podílu těžké nákladní dopavy. Silnice II/405 vedená průtahem městysi má nevhodné směrové vedení a nepřehledné křižovatky. Zejména křižovatka uprostřed městysi (Nádražní x Jihlavská x Masarykova) je nevyhovující z hlediska rozhledových podmínek a s nárůstem silniční dopavy zde dochází ke zvýšení počtu nehod a kolizních situací s negativními dopady na bezpečnost silniční dopavy a na bezpečnost chodců a dalších účastníků silničního provozu. Silnice II/405 v Okříškách navíc úrovněově kříží souběžně dvě železniční trati, železniční přejezd je proto příliš dlouhý k jeho bezpečnému překonání a neodpovídá tak současným požadavkům na úrovněově přejezdy. Stávající stav na silnici II/405 negativně ovlivňuje životní prostředí hlukem a znečištěním ovzduší.*“ Je třeba si uvědomit, že citované problémy budou zatěžovat zastavěné

území Okříšek i po realizaci obchvatu Okříšek bez napojení na průmyslovou zónu, jelikož jak již bylo uvedeno výše, intenzita dopravy spojená s průmyslovou zónou se nesníží.

Navrhovatelé poukazují na územní plány obcí Nová Ves, Přibyslavice a městyse Okříšky a uvádějí, že ani jeden z územně samosprávných celků neuvádí dopravu z průmyslových zón jako nějaký podstatný problém. Tvzení navrhovatelů je přinejmenším zavádějící. Není pravdou, že by ani jeden z územně samosprávných celků neuváděl dopravu z průmyslových zón jako podstatný problém, jelikož všechny jmenované územně samosprávné celky opakovaně od roku 2010 uvádějí dopravu z průmyslových zón jako podstatný problém a to v Územně analytických podkladech obce s rozšířenou působností Třebíč (dostupné na adrese: <http://www.trebic.cz/uzemne-analyticke-podklady/d-24954>). Díky tomuto veřejně přístupnému dokumentu je potřeba vymístění dopravy mimo osídlená území dlouhodobě známa. V rámci 3. úplné aktualizace Územně analytických podkladů ORP Třebíč 2014, v části Rozbor udržitelného rozvoje území, v kapitole Problémy k řešení po obcích, v tabulce Problémy dle zástupců obce, jsou u obce Nová Ves uvedeny, mimo jiné, tyto problémy: „*hluk z dopravy/výroby/jiného zdroje – kamiony do firmy MANN+HUMMEL*“ a dále „*zhoršení životního prostředí v obci - zvýšený provoz kamionů*“, u městyse Okříšky jsou uvedeny tyto problémy: „*hluk z dopravy/výroby/jiného zdroje – domy podél II/405, hluk z dopravy/výroby/jiného zdroje – do přibyslavické průmyslové zóny, dopravní záhada – chybějící obchvat obce*“ a dále „*dopravní záhada – chybějící obchvat do Přibyslavic*“, u obce Přibyslavice jsou uvedeny tyto problémy: „*hluk z dopravy/výroby/jiného zdroje – hluk z dopravy i výroby*“. Územně analytické podklady, dle stavebního zákona, zjišťují a vyhodnocují stav a vývoj území, jeho hodnot, limity využití území, záměry na provedení změn v území, zjišťují a vyhodnocují udržitelný rozvoj území a určují problémy k řešení v územně plánovací dokumentaci. Výše zmíněné územně analytické podklady ORP Třebíč obsahují, mimo jiné, námět na řešení v územně plánovací dokumentaci navrhnout obchvatovou komunikaci Okříšek a navrhnout obchvatovou komunikaci do Přibyslavic. Územní plán Petrovice v platném znění a návrh nového územního plánu Okříšky (pro společné jednání konané dne 16. 1. 2014) obsahují vymezení koridorů územních rezerv pro přeložení silnice III/40510 za účelem budoucího řešení dopravní závady – průjezd těžké dopravy centrem městyse. Jelikož nelze tuto komunikaci umístit v rámci správního území jedné z obcí, jedná se o záležitost nadmístního významu, kterou jsou zmocněny řešit zásady územního rozvoje. V Aktualizaci č. 3 ZÚR KrV je napojení průmyslové zóny řešeno komplexněji s ohledem na širší územní vazby, včetně vyřešení obchvatu Okříšek, Krahulova a napojení na silnici I/23.

Navrhovatelé vytýkají napadenému OOP, že neuvádí, jak konkrétně bude ohrožen rozvoj průmyslových zón v dotčených obcích. Je třeba si uvědomit, že zásady územního rozvoje stanovují zejména základní požadavky na účelné a hospodárné uspořádání území kraje. Zásady územního rozvoje ani vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území, nesmí dle stavebního zákona obsahovat podrobnosti náležející svým obsahem územnímu plánu, regulačnímu plánu nebo územnímu rozhodnutí. Jak je již uvedeno ve vypořádání připomínek uplatněných k napadenému OOP, předmětem zásad územního rozvoje, které se vydávají v měřítku 1:100 000, jsou záležitosti nadmístního významu odpovídající měřítku zpracování. Řešení konkrétních vazeb a dopadů např. na jednotlivé průmyslové podniky je tak mimo měřítko zásad územního rozvoje. V odůvodnění napadeného OOP je poukazováno na priority a cíle Dopravní politiky ČR pro období 2014 – 2020 s výhledem do roku 2050 (Ministerstvo dopravy ČR, 04/2013), (dále jen „Dopravní politika“). Dopravní infrastruktura a její vybavenost patří dle jednoho z hlavních specifických cílů Dopravní politiky (4.1.1 Vytváření podmínek pro konkurenceschopnost ČR) k faktorům, které ovlivňují konkurenceschopnost České republiky, ale rovněž i jednotlivých regionů. Dobré dopravní napojení na ekonomická centra (dle specifického cíle 4.1.2 Vytváření podmínek pro soudržnost regionů) je jednou z podmínek pro rozvoj podnikání a mobilitu pracovní síly. Jedněmi z hlavních zásad rozvoje silniční infrastruktury Dopravní politiky (dle specifického cíle 4. 4. 2 Rozvoj dopravní infrastruktury) jsou: zajištění odpovídajícího dopravního napojení průmyslových zón na silniční infrastrukturu, řešení průtahů obcí na tazích s vysokými intenzitami provozu zejména výstavbou obchvatů (týká se i tzv. doprovodných komunikací ke

komunikačním dálničního typu). Problémy s dopravním napojením, které již v současnosti neodpovídá potřebám podniků umístěných v průmyslové zóně, byly opakovaně veřejně deklarovány zástupci těchto podniků (dostupné například na adrese: <http://okrisky.cz/pracuji-tu-tisice-lidi-ale-vede-sem-uzka-cesta-volaji-firmy-sobotku/d-362274>, <http://www.okrisky.cz/plastar-si-vydela-ctyricet-tisic-presto-je-firma-marne-hleda-pul-roku/d-365426>, http://jihlava.idnes.cz/dohady-o-silnici-do-prumyslove-zony-u-okrisek-na-trebitsku-pod-/jihlava-zpravy.aspx?c=A160126_2221191_jihlava-zpravy_mv).

Navrhovatelé poukazují na skutečnost, že společnost FRAENKISCHE CZ s.r.o. bude mít přímé napojení na obchvat Okříšek a tudíž pro ni nemá napojení průmyslové zóny význam, dále uvádějí, že dopravní obsluha společnost Huhtamaki Česká Republika bude vždy směřovat přes obytné území k vlakovému nádraží. Jak již bylo uvedeno výše, stanoviště pro sčítání předmětného úseku v Okříškách (začátek úseku od vyústění ze silnice II/405 v Okříškách po zaústění do silnice II/403 v Bransouzích) bylo, dle dat ŘSD, za vyústěním ze silnice II/405, tudíž se v tomto sčítání neprojevuje doprava směřující do společnosti FRAENKISCHE CZ s.r.o. ani silniční doprava mezi společnostmi Huhtamaki a vlakovým nádražím. Napadené napojení průmyslové zóny tedy odvádí mimo osídlené území Okříšek a Přibyslavic 237 těžkých nákladních vozidel a mimo zastavěné území Nové Vsi 101 těžkých nákladních vozidel celkem za 24 h dle výsledků Celostátního sčítání dopravy ŘSD 2010.

Skutečnost, že navrhovatel a) je spoluvlastníkem pozemku p. č. 896 v k. ú. Nová Ves u Třebíče a současně tento navrhovatel prohlašuje, že s prodejem pozemku nepočítá a nebude s ním souhlasit, je nevýznamná. Rozvoj průmyslové zóny v k. ú. Nová Ves je možný na mnoha pozemcích v této lokalitě a nikoliv nutně na pozemku navrhovatele a).

2. Rozpor s cíli a úkoly územního plánování

Odpůrce odmítá, že by napadená část OOP byla v rozporu s cíli a úkoly územního plánování. Vyhodnocení souladu napadené části OOP s cíli a úkoly územního plánování je provedeno v odůvodnění napadeného OOP v kapitole 1.2. Ve stejné části odůvodnění OOP je definován i veřejný zájem na realizaci napadeného napojení na průmyslovou zónu.

Odvedením tranzitní dopravy mimo zastavěná a obydlená území dotčených obcí je v rámci Aktualizace č. 3 ZÚR KrV sledován veřejný zájem na zajištění optimálních podmínek dopravní obslužnosti a rozvoji veřejné dopravní infrastruktury a také na ochranu lidského zdraví před negativními vlivy hluku a vibrací z automobilové dopravy v zastavěných územích sídel. Navrhovaná přeložka silnice II/405 v prostoru městyse Okříšky přispěje rozvoji hospodářského potenciálu této části Kraje Vysočina, protože umožní přímé napojení stávající a dále se rozvíjející průmyslové zóny v Okříšky – Přibyslavice – Nová Ves na kapacitně odpovídající nadřazenou silniční síť kraje. Napadená část koridoru je umisťována z převážné části do rozvojové oblasti krajského významu OBk3 (mimo správní území obce Nová Ves), v souladu s Politikou územního rozvoje ČR, která stanovuje úkol pro územní plánování umožňovat v rozvojových oblastech a rozvojových osách intenzivní využívání území v souvislosti s rozvojem veřejné infrastruktury. Obec Nová Ves podala žádost o prověření možnosti zařazení území obce do rozvojového území kraje, žádost bude prověřena v rámci další aktualizace ZÚR KrV. Zákon č. 129/2000 Sb. o krajích, ve znění pozdějších předpisů, v §1 odst. 2 charakterizuje kraj jako veřejnoprávní korporaci, které je §1 odst. 4 téhož zákona svěřeno pečovat o všestranný rozvoj svého území a o potřeby svých občanů. Odpůrce tak je přesvědčen, že pokud zastupitelstvo kraje, jakožto vrcholný orgán veřejnoprávní korporace, rozhodlo o pořízení Aktualizace č. 3 ZÚR KrV, jedná se o jasné vyjádření veřejného zájmu realizovat prověřované záměry a neměl by být jakkoliv zpochybňován a nebrán na zřetel. Zájem zástupců obcí a firem na realizaci záměru byl vyjádřen Společným prohlášením obcí a firem k přípravě nového vedení silnice II/405 Okříšky – křižovatka I/23 a silnice III/40510 Okříšky – Přibyslavice, přeložka (dostupné na adrese: <http://www.krahulov.cz/dokumenty/spolecne-prohlaseni-komplet.pdf>).

Podle názoru navrhovatelů fakticky nepotřebný záměr nemůže být ve veřejném zájmu a zájem na jeho realizaci nemůže převážet zájem na ústavně zaručené ochraně vlastnického práva. Stejně tak nemůže nepotřebný záměr odůvodnit zásah do nezastavěného území a nemůže být důvodem k zásahu do krajiny. Namítanou nepotřebnost napadené části koridoru DK27 odpůrce odmítl a vyvrátil již v předešlé části.

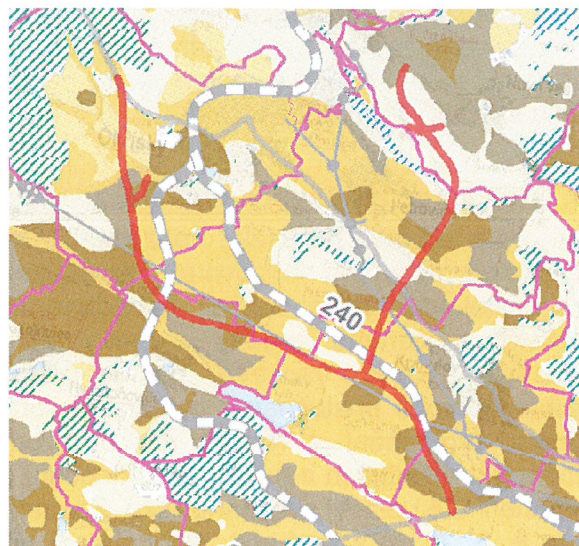
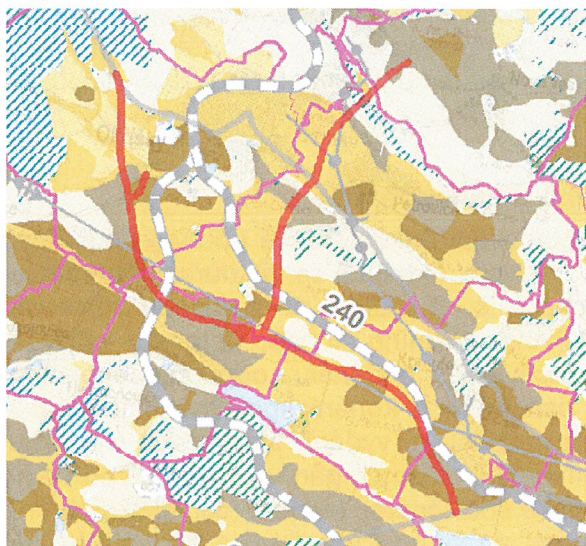
3. Rozpor se zákonem o ochraně zemědělského půdního fondu

Platná právní úprava na úseku pořizování územně plánovací dokumentace upravuje postupy, které jsou závazné i pro pořizovatele zásad územního rozvoje. Odpůrce se tak důrazně ohrazuje proti konstatování nezákonnosti napadené Aktualizace č. 3 ZÚR KrV z důvodu absence stanoviska dotčeného orgánu ochrany zemědělského půdního fondu, v tomto případě Ministerstva životního prostředí. Jak je patrné ze spisového materiálu, odpůrce zákonným způsobem doručil příslušnému dotčenému orgánu oznámení o konání společného jednání i veřejného projednání a rovněž mu byla odeslána žádost o vydání stanoviska k návrhu rozhodnutí o námitkách a návrhu vyhodnocení připomínek. Dotčený orgán v každé fázi pořízení v zákonné lhůtě uplatnil své stanovisko. Ze stanoviska ke společnému jednání (č.j. 4582/ENV/16 ze dne 8. 3. 2016) a k návrhu vyhodnocení připomínek a návrhu rozhodnutí o námitkách (č.j. 45758 ze dne 22. 7. 2016) lze dovozovat, že se dotčený orgán mj. zabýval problematikou ochrany zemědělského půdního fondu, byť se obešel s konstatováním, že z hlediska dalších zájmů na úseku ochrany životního prostředí nemá připomínky. Tvzení navrhovatelů se tedy zcela nezakládá na skutečném stavu věci. Zároveň je nutné konstatovat, že v obecné rovině při projednávání územně plánovací dokumentace platí koncentrační zásada, ta je pak ukotvena i v ustanovení §37 odst. 2 a §39 odst. 2 stavebního zákona. Jestliže dotčený orgán své stanovisko uplatní po zákonné lhůtě, nebo jej neuplatní vůbec, nemůže to mít vliv na zákonnost následně vydaného opatření obecné povahy.

Odůvodnění napadeného OOP zevrubným způsobem shrnuje postup výběru varianty řešení záměru DK27, která byla projednána ve společném jednání a následně upravena a projednána při veřejném projednání. Z porovnání obou projednaných variant propojení na silnici III/35114 mezi obcemi Přibyslavice a Nová Ves vyplývá, že je-li záměr trasován západně či východně od obce Petrovice, nemá téměř žádný vliv na rozsah záboru půd I. a II. třídy ochrany. Procentuální podíl půd I. a II. třídy ochrany ve vztahu k celkové výměře zemědělské půdy na území dotčeném záměrem DK27 je 40 – 50%, jak je uvedeno ve vyhodnocení SEA. Kvalifikovaný odhad záboru zemědělského půdního fondu pro záměr DK27 činí 21,9 ha, z toho 10,05 ha je zábor půd I. a II. třídy ochrany, přičemž řešení pro společné jednání představuje kvalifikovaný odhad záboru 20,86 ha, z toho 11,45 ha půd I. a II. třídy ochrany. Z uvedeného je patrné, že kvalifikovaný odhad záboru půd I. a II. třídy ochrany statisticky plně koresponduje s výskytem kvalitních půd v řešeném území a výsledné řešení částečně eliminuje dotčení vysoce kvalitních půd. Je tedy zcela iluzorní se domnívat, že v případě výše prokazaného veřejného zájmu na realizaci koridoru DK27 v daném území, je možné navrhnout odlišné řešení, které podstatným způsobem pozitivně ovlivní míru dotčení půd I. a II. třídy ochrany. Pro ilustraci je přiloženo schéma vystihující dotčení půd I. a II. třídy ochrany záměrem DK27 a vycházející z výkresů III.A.4 Vlivy na půdu a lesní ekosystémy (grafická příloha vyhodnocení SEA) pro společné jednání a veřejné projednání. V kapitole 2 Odůvodnění napadeného OOP jsou uvedeny mj. závěry a doporučení vyplývající z vyhodnocení SEA, ze kterých vyplývá, jako jeden z úkolů, „Zpřesněním směrového a výškového vedením přeložky minimalizovat zábory nejkvalitnějších zemědělských půd a minimalizovat resp. optimálně zcela vyloučit zásahy do PUPFL.“

Z výše uvedeného je zřejmé, že se odpůrce odpovídajícím způsobem vypořádal s problematikou ochrany zemědělského půdního fondu i přes absenci konkrétního stanoviska dotčeného orgánu.

Schéma 1 Dotčení půd I a II třídy ochrany



Koridor DK27 pro společné jednání

Koridor DK 27 pro veřejné projednání

JEVY SCHVALOVANÉ

NÁVRHOVÉ PLOCHY A KORIDORY, KTERÉ JSOU PŘEDMĚTEM HODNOCENÍ

NÁVRH
SILNICE I., II., III. TŘÍDY

JEVY INDIKAČNÍ

STAV
I. TŘÍDA OCHRANY ZPF
II. TŘÍDA OCHRANY ZPF
III. TŘÍDA OCHRANY ZPF
IV. TŘÍDA OCHRANY ZPF
V. TŘÍDA OCHRANY ZPF
LES HOSPODÁŘSKÝ
LES ZVLÁŠTNÍHO URČENÍ
LES OCHRANNÝ

Legenda výkresu III.A.4 Vlivy na půdu a lesní ekosystémy

4. Rozpor s čl. 11 odst. 4 Listiny základních práv a svobod

Odpůrce se neztotožňuje s tvrzením navrhovatelů, že v případě napadané části koridoru DK27 se nejedná o záměr veřejného zájmu a tím že není prokázána nezbytnost zásahu do vlastnického práva. Existence veřejného zájmu na realizaci koridoru DK27, tedy i napadané části, je dostatečným způsobem obhájena v napadaném opatření obecné povahy ve smyslu výše uvedených důkazů.

Odpůrce má za to, že existence veřejného zájmu pro napadenou část koridoru DK27 je prokázána a nemohlo tak dojít vydáním napadaného opatření obecné povahy k rozporu s čl. 11 odst. 4 Listiny základních práv a svobod.

5. Rozpor s principem subsidiarity

Princip subsidiarity je v rámci napadeného opatření obecné povahy plně respektován. Navrhovatelé namítané porušení tohoto principu je chybně opíráno o domněnku, že v případě koridoru DK27, resp. jeho napadané části, není prokázána faktická potřeba a tím i veřejný zájem. Odpůrce se nemůže s takovým tvrzením ztotožnit. Veřejný zájem, stejně jako potřeba a proces výběru výsledného řešení, byl jednoznačně prokázán (viz výše). Již fakt, že záměr je dlouhodobě sledován a že byly hledány různé varianty řešení, které vyústily v konečnou podobu koridoru DK27 upravenou na základě výsledků společného jednání, je částečnou odpovědí na řešení problematiky principu subsidiarity. Při hodnocení přípustné míry zásahu do vlastnických práv je nutné vzít v potaz skutečnost, že zásady územního rozvoje jsou ryze koncepčním dokumentem vydávané v měřítku 1:100 000. Je zřejmé, že měřítku zpracování odpovídá i míra podrobnosti řešení (§36 odst. 3 stavebního zákona).

B. Procesní vady

1. Nepřezkoumatelnost

Odpůrce důrazně odmítá, že by napadená část koridoru byla nepotřebná a že napadená část OOP je nepřezkoumatelná pro nedostatek důvodů. V odůvodnění napadeného OOP jsou popsány důvody vymezení koridoru DK27 v části propojení na silnici III/35114 mezi obcemi Přibyslavice a Nová Ves, jak již bylo odpůrcem poukazováno výše. Navrhovatelé uvádějí, že z žádné části OOP není možné získat konkrétní informace o tom, jaká je konkrétní aktuální dopravní situace a dopravní toky v dotčeném území. Je pravdou, že napadené OOP pracuje s výsledky Celostátního sčítání dopravy ŘSD 2010. Již Intenzita dopravy vyplývající z tohoto sčítání, je adekvátním důvodem pro vymístění této dopravy mimo osídlené území. S jistotou lze ovšem tvrdit, že aktuální intenzita dopravy přes osídlená území dotčených obcí je vyšší, než v roce 2010 s ohledem na skutečnost, že nedošlo k žádné podstatné změně na dopravní síti a současně došlo k rozvoji společností v průmyslové zóně. V září 2013 otevřela společnost v MANN+HUMMEL novou halu, která slouží jako logistické, vývojové a administrativní centrum a má téměř 8000 m² (dostupné např. na adrese <http://www.czechinvest.org/mannhummel-v-nove-vsi-na-trebitsku-otevrel-nove-vyvojove-centrum-s-testovaci-laboratori>). V této souvislosti je namístě poukázat na veřejně deklarované rostoucí hospodářské výsledky a rostoucí počet zaměstnanců společností v průmyslové zóně (informace dostupná např. na adrese: <http://www.svetprumyslu.cz/huhtamaki-ceska-republika-a-s-planovany-rozvoj-firmy-se-bude-opirat-hlavne-o-rust-trhu-stredni-a-vychodni-evropy/>, <http://www.denik.cz/kraj-vysocina/mann-hummel-mel-uspesny-rok-pocitili-to-i-zamestnanci-20160422-tybq.html>).

Navrhovatelé dále uvádějí, že z žádné části OOP není možné získat konkrétní informace o prognózách dopravy po předpokládaném rozvoji průmyslových zón, konkrétních problémech, které doprava z průmyslových zón již dnes způsobuje a bude způsobovat v budoucnu a o tom, jak se konkrétně budou rozvíjet průmyslové zóny. Jak již bylo poukazováno výše, napadené OOP uvádí konkrétní problémy, které doprava z průmyslových zón již dnes způsobuje a bude způsobovat v budoucnu a stejně tak již bylo uvedeno výše, že konkrétní rozvoj jednotlivých průmyslových podniků je mimo měřítko zásad územního rozvoje. Současně je nutné mít na paměti, že jedním z hlavních cílů územního plánování, tak jak jej charakterizuje §19 odst. 1 stavebního zákona, je „...vytvářet předpoklady pro výstavbu a udržitelný rozvoj území...“ a tím předcházet problémům např. s nedostatečnou kapacitou veřejné infrastruktury.

Odpůrce dne 20. 5. 2016 obdržel návrh na aktualizaci ZÚR KrV od Krajské správy a údržby silnic Kraje Vysočiny, příspěvkové organizace. Tato organizace, jak z předmětného podání

vyplývá, jednoznačně naplňuje znaky oprávněného investora ve smyslu §39 odst. 2 a §2 odst. 1 písm. k) stavebního zákona. Z podání je patrné označení žadatele a specifikace předmětu návrhu na aktualizaci ZÚR KrV. Odpůrci není znám žádný právní předpis, který by upravoval obligatorní náležitosti žádosti oprávněného investora o aktualizaci zásad územního rozvoje. Jelikož nebyl shledán žádný zákonný důvod pro nepřijetí návrhu či pro zpochybnění jeho účelnosti, s ohledem na výše uvedené, předložil odpůrce návrh na pořízení aktualizace zásad územního rozvoje k rozhodnutí zastupitelstvu kraje. To na svém zasedání dne 23. 6. 2015 usnesením č. 0340/04/0215/ZK rozhodlo o pořízení Aktualizace č. 3 ZÚR KrV. K dané problematice dlužno podotknout, že, dle § 7 odst. 2 stavebního zákona, rozhodnutí o pořízení aktualizace zásad územního rozvoje je výhradně v samostatné působnosti kraje. Samotné řešení, které vzešlo na základě návrhu oprávněného investora, je dostatečně a přezkoumatelně odůvodněno v rámci napadaného OOP.

2. Nedostatečné vypořádání připomínek

Navrhovatelé namítají nedostatečné vypořádání uplatněných připomínek, kdy na zcela konkrétní připomínky bylo, dle názoru navrhovatelů, odpůrcem reagováno sice obsáhle, nicméně v obecné rovině. Proti tomuto tvrzení nemá odpůrce větších výhrad. Opět je si nutné uvědomit, že jsou napadány zásady územního rozvoje, které jsou koncepčním dokumentem řešící zejména základní požadavky na účelné a hospodárné využití území kraje a záměry nadmístního významu (§ 36 odst. 1 stavebního zákona) a jsou vydávány v měřítku 1:100 000. Není tak myslitelné, aby v takovémto měřítku zpracování byly uplatněné připomínky řešeny v detailu územního či regulačního plánu (§36 odst. 3 stavebního zákona). Zároveň se však odpůrce důsledně vymezuje proti tvrzení, že se s uplatněnými připomínkami nevypořádal po jejich obsahové stránce. Konečně způsob a vlastní rozsah vypořádání uplatněných připomínek je patrný z kap. 1.5 textové části odůvodnění napadaného OOP, z něhož vyplývá, že se ve vyhodnocení odpůrce vypořádal se všemi relevantními připomínkami v podrobnosti dané zákonným rámcem. K tomu odpůrce pro informaci uvádí, že vyhodnocení připomínek uplatněných v rámci společného jednání odráží fakt, že na základě společného jednání byl upraven průběh vymezované části koridoru DK27 týkající se propojení na silnici III/35114 mezi obcemi Přibyslavice a Nová Ves.

Odpůrce nesouhlasí s tvrzením, že napadané opatření obecné povahy je v rozporu s ust. § 172 odst. 4 správního řádu.

3. Chybné posouzení SEA

Odpůrce zcela odmítá tvrzení navrhovatelů, že by vyhodnocení SEA bylo zpracováno v rozporu s právními předpisy. Vyhodnocení SEA je nutné vnímat jako proces, na jehož počátku je stanovisko příslušného orgánu obsahující podrobnější požadavky na rozsah a obsah vyhodnocení SEA, avšak stanovené pouze na základě základních informací o prověřovaných záměrech. Vlastní vyhodnocení SEA pak pracuje s „konkrétními“ záměry, které jsou již podloženy relevantními informacemi poplatnými měřítku zásad územního rozvoje. V případě Aktualizace č. 3 ZÚR KrV, v souvislosti s výsledkem společného jednání, došlo i k úpravě vyhodnocení SEA.

a) Nebere do úvahy faktickou nepotřebnost záměru

Úkolem vyhodnocení SEA není hodnocení potřeby záměru ani vzájemné porovnávání veřejných zájmů. Vzhledem k tomu, že SEA a zákon č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí, nevládnou nástroji k posouzení potřeby navrhovaného řešení a že takový požadavek v zákoně o posuzování vlivů na životní prostředí ani v příloze č. 1 stavebního zákona není obsažen, není možno takové posouzení vyžadovat. SEA hodnotí záměr výhradně ve vztahu k jednotlivým složkám životního prostředí. Další argumentace navrhovatelů je založena

na „nepotřebnosti“ záměru a na neexistenci vyššího veřejného zájmu, s těmito námitkami se odpůrce již vypořádal, viz výše.

b) Nehodnotí koridory ve variantách

Koridor DK27 je vymezen v rámci Aktualizace č. 3 ZÚR KrV na základě prověření území vyhledávacími a technickými studiemi, které byly zpracovány v průběhu let 2006 – 2016 a na základě výsledků projednání Aktualizace č. 3 ZÚR KrV. K nehodnocení koridorů ve variantách v hodnocení SEA odpůrce uvádí, že Ministerstvo životního prostředí ve svém stanovisku č.j. 33482/ENV/15 ze dne 11.6.2015 sice mimo jiné požadovalo vyhodnocení navrhovaných koridorů ve všech relevantních variantách a alternativách, avšak tento požadavek se vztahuje pouze na takové varianty či alternativy, které by byly v posuzovaném návrhu Aktualizace č. 3 ZÚR KrV obsaženy. Vzhledem k tomu, že ve vlastním návrhu varianty obsaženy nebyly, nebyly tedy ani hodnoceny v SEA. To, že se Ministerstvo životního prostředí v následném stanovisku nezabývalo svým předchozím požadavkem, má svůj důvod právě v tom, že varianty nebyly do návrhu předloženy a tedy ani nemohly být v SEA posuzovány. To se týká i vzájemného posouzení variant vedení východně a západně od Petrovic, kde nelze srovnávat navrhovanou variantu s jinou, která již není obsažena v návrhu.

c) Nevyhodnocuje vlivy na lokality výskytu zvláště chráněných druhů

Výskyt zvláště chráněných druhů je v podmínkách kraje Vysočina rozšířen obdobně jako v rámci celé ČR prakticky do všech míst mimo lidská sídla (a ani zde samozřejmě není vyloučen). Zdaleka ne ve všech případech se ale jedná o lokality národního významu a není tomu tak ani u předmětného koridoru DK27. Zabývat se jednotlivými zvláště chráněnými druhy je pod rozlišovací schopností měřítka, v němž je koridor na úrovni zásad územního rozvoje posuzován. K podrobnému posouzení je příslušné až vyhodnocení vlivů záměru na životní prostředí (EIA). Lokality národního významu zvláště chráněných druhů nejsou v trase evidovány, jak je patrné z výkresu III.A.5 Vlivy na přírodu a krajinu, který je grafickou přílohou vyhodnocení SEA.

d) Nevyhodnocuje vlivy s ohledem na jejich lokalizaci

Požadavkem Ministerstva životního prostředí bylo vyhodnotit vymezené koridory jednotlivě – na úrovni jednotlivých koridorů. Pokud byl koridor DK27 navržen jako celek, pak byl takto také vyhodnocen, a není relevantní jeho tvar a názor navrhovatelů, že navrhovaná část by měla být posouzena samostatně – v tomto případě byl jednotlivě a samostatně posouzen celý navržený koridor DK27.

IV.

Závěrečný návrh

Odpůrce je z výše uvedených důvodů přesvědčen, že námitky navrhovatelů nejsou důvodné. Odpůrce zastává názor, že napadené OOP, resp. jeho napadené části, bylo vydáno v souladu se zákonem, odpůrce jeho vydáním nepřekročil meze své působnosti a pravomoci a OOP bylo rovněž vydáno zákonem stanoveným způsobem a navrhuje proto, aby Krajský soud v Brně svým rozsudkem podaný návrh jako nedůvodný zamítl.

JUDr. Alena Kuchařová v.r.
vedoucí oddělení ostatních správních činností