

Krajský úřad Libereckého kraje

**Odbor územního plánování a
stavebního řádu**

U Jezu 642/2a

Liberec 2

461 80

Ing. arch. Radomír Král
architekt
+420 723210840

Domaslavice 1
Bílá 463 43
Liberecký kraj

kral@czecharch.cz
czecharch@czecharch.cz
<http://www.czecharch.cz>

Věc: Připomínky k návrhu Aktualizace č.1 Zásad územního rozvoje Libereckého kraje a vyhodnocení jejího vlivu na udržitelný rozvoj území (dále jen AZÚR č.1) dle veřejné vyhlášky Sp. zn. OÚPSŘ 248/2015 OÚP ze dne 7.9.2015 a v souladu se zákonem č. 183/2006 Sb. v platném znění

I. Úvod

Já, níže podepsaný Ing. arch. Radomír Král, IČ 75537249, adresa Domaslavice 1, Bílá, 463 43 podávám k níže uvedenému datu připomínky ve výše uvedené věci „Aktualizace č.1 Zásad územního rozvoje Libereckého kraje a vyhodnocení jejího vlivu na udržitelný rozvoj území“ v přímé vazbě na nově specifikovaný koridor D23A přeložky komunikace II/278 severně od Českého Dubu (tzv. „obchvat Český Dub“).

II. Návrh AZÚR č.1 - výrok

V tomto odstavci je přiložen výčet vybraných zásad vycházející z Aktualizace č.1 ZÚR, jejichž splnění je nutné při trasování koridoru D23A prověřit, připojen je i komentář vztažený k variantě D23A:

- a) Z18 „Vytvářet územní podmínky pro zlepšení silniční dostupnosti Liberce ze všech částí Libereckého kraje.“ Trasování varianty D23A vůbec nerespektuje fakt, že je umístěno do bezprostřední blízkosti sídel Domaslavice a Vlčetín, která se již nacházejí při komunikaci II/278 resp. Vlčetínem komunikace přímo prochází. V těchto sídlech proto logicky nemůže dojít k zlepšení silniční dostupnosti Liberce. Jinými slovy - obě zmíněné obce, do jejichž bezprostřední blízkosti je koridor D23A navrhován, tento koridor (D23A) nepotřebují. Naopak - v lokalitě severně od Českého Dubu se nacházejí obce, které trpí nikoliv pouze sezónně se projevujícím špatným dopravním napojením, ale celkovým

zhoršeným přístupem složek záchranného systému a nedostatečnými technickými parametry komunikací nižších tříd s negativním vlivem na bezpečnost provozu.

- a) Z19 „Vytvářet územní podmínky pro úpravy dopravní sítě na koridorech silnic regionálního významu. V ÚPD stabilizovat a řešit územní souvislosti vedení koridoru D23A.“ Územní souvislosti je nutné řešit v rámci ZÚR koncepčním způsobem na základě analýzy dané problematiky v souladu platnými předpisy a na základě principů trvale udržitelného rozvoje, což varianta D23A neřeší, opírá se přitom o územní plány obcí (které jsou k datu zpracování AZÚR č.1 v rozporu s platnými ZÚR, což je samostatně zdůvodněno v článku III.) bez snahy hledat hlubší vazby a souvislosti, jejichž řešení přejímá („V rámci aktualizace bude prověřena úprava stávajícího koridoru D23 do zpřesněného koridoru D23A podle příslušných ÚP“, viz příloha č.3 AZÚR č.1, podněty obcí).
- b) Z42, odst. d) „Při vymezení koridorů a ploch dopravní a technické infrastruktury a rozšiřování zastavěných území, vytvářet podmínky pro migraci volně žijících živočichů.“ Koridor D23A je koridorem liniové dopravní stavby, která zásadním způsobem naruší stávající stabilizované vazby v území. D23A je zcela nevhodně z větší části trasován do volné krajiny, kdy na několika místech přetíná migrační trasy volně žijících živočichů bez možnosti využití terénu pro eliminaci těchto střetů, čímž narůstá i riziko s významným přesahem k bezpečnosti provozu. D23A nevytváří předpoklady pro vytvoření přírodě blízkých a zvykově orientovaných přechodů pro zvěř, což je mj. způsobeno tím, že je trasován zcela necitlivě k místní krajině, když neumožňuje navrhovanou komunikaci zakomponovat do krajiny.
- c) Z52 „Upevňovat strukturu osídlení jako hierarchický systém s jednoznačným přiřazením každé obce k jednomu centru osídlení, jehož spádový obvod je dále jednoznačně přiřazen k centru osídlení vyššímu.“ Koridor D23A popírá smysl hierarchického systému sídelní struktury Podještědí, kdy hlavním sídlem spádové oblasti je město Český Dub. Dále katastrálně, historicky i v dopravních vazbách zcela neurvale přetíná funkční historické vazby místo toho, aby obce Podještědí kategorizoval a navzájem v logické hierarchii propojoval.
- d) Z59 „Vytvářet územní předpoklady pro rozvoj cestovního ruchu jako perspektivního sektoru ekonomiky při upřednostňování šetrných forem - udržitelného cestovního ruchu ohleduplného k životnímu prostředí, který neohrozí přírodní a kulturní hodnoty území.“ D23A svým trasováním vytváří větší ekologickou stopu než jiné varianty, což je mj. v rozporu s obecnými

principy trvale udržitelného rozvoje, Národním programem pro snižování emisí České republiky a Integrovaným programem ke zlepšení kvality ovzduší Libereckého kraje. Trasování je necitlivé ke krajině a nejvíce dotčeným sídlům bez náznaku snahy o interakci se sídly a krajinou, omezující budoucí udržitelný rozvoj apod., čímž zcela zásadně ohrožuje přírodní a kulturní hodnoty v území, které je v současné době stabilizovanou urbanizovanou krajinou. Všechna výše uvedená fakta nutno završit tvrzením, že doprava zůstává nedílnou ovšem stále sekundární funkcí v území, varianta D23A toto nerespektuje, dopravní koridor D23A vznikl na úkor primárních složek.

- e) Trasování koridoru D23A nectí Z72, kdy v rozporu se smyslem US2 řeší „zlepšení silniční dostupnosti Liberce z území za Ještědským hřbetem“ prvoplánově, dogmaticky a pouze částečně. V příloze č.3 AZÚR č.1 se v rámci reakcí na podněty obce Bílá a Proseč p. J. udává, že ve smyslu z. č. 13/1997 Sb. komunikace II.třídy slouží „k dopravě mezi okresy“. Ze stejného zákona ale bezpodmínečně nevyplývá, že komunikace II. třídy slouží pouze pro účel dopravy mezi okresy. Silnice podle stejného zákona tvoří silniční síť, která se v různých lokalitách od sebe odlišuje svou strukturou, hustotou apod. Přirozeně i silnice II.třídy slouží k propojení obcí v rámci okresu, zvláště v oblasti, kde se nachází jediná podobně situovaná komunikace II. třídy (a žádná komunikace vyšší třídy), která lokalitu obsluhuje.

III. Připomínky k „vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území, str. 40, D23A - silnice II/278“

Koridor D23A představuje oproti platné ZUR (koridor D23) ještě o 600 m delší zásah do ZPF než původní návrh v ZÚR, v tomto záboru jsou bohužel významně zastoupeny půdy II. třídy ochrany (v nejvíce zatíženém k.ú. Vlčetín u Bílé tvoří II. třída ochrany cca 90 % zastoupených ploch), koridor dále zasahuje do kulturního lesa, čímž narušuje jeho strukturu a činí ho náchylným proti klimatickým vlivům.

Koridor je veden po polích, loukách a pastvinách, kdy v celé délce přednostně nevyužívá žádnou historickou nebo zvykovou (dopravní) vazbu v území, proto z hlediska údržby území vytvoří zásadní bariéru znemožňující tradiční a funkční obhospodařování krajiny. Zcela cizorodě se jeví zásah do migrační prostupnosti krajiny, což s sebou přináší v následující kapitole rozepsané negativní vlivy.

První věta odstavce pojednávající o Českém Dubu jako o MPZ lze uvést na pravou míru doplněním konstatování, že toto se od vlivu D23 nemění.

Ve čtvrtém odstavci se uvádí, že „oproti stávajícímu odklání dopravu zcela mimo obytnou zástavbu“, což je konstatování chybné nejen

z pohledu principu TUR, kdy prostřednictvím záměru D23A dochází ke zkapacitnění komunikace II/278 a tedy jestliže záměr D23A ústí před zástavbou obce Starý Dub, záměr D23A je mj. napojován v blízkosti zastavěného území obce Domaslavice pod Vlčetínem, jehož středem po cca 600 m prochází komunikace II/278. V následující větě je uvedena další připomínka k D23A, kde se správně tvrdí, že „lze důvodně předpokládat, že nově navrhovaný koridor bude negativně ovlivňovat hlukovou situaci u méně chráněných prostorů staveb“, což je výrazný negativní parametr vzhledem ke stávající zástavbě z pohledu hygieny chráněného vnějšího ale i vnitřního prostředí sídel (pozn: o jaké typ prostředí se jedná, stať neuvádí, bylo dovozeno autorem). Ze stejného odstavce zároveň vyplývá, že „v závislosti na snížení dopravy v centru Českého Dubu“ by „vliv na veřejné zdraví měl být pozitivní (spíše mírně)“, což ale bude nepochybně horší hodnocení vzhledem k ostatním variantám trasování koridoru severně od Českého Dubu vč. platné D23.

Se závěrem hodnocení nelze definitivně souhlasit, neboť se jedná (D23A) o významně kolidující a celkově nesourodou variantu, což autor potvrzuje i posl. odstavcem článku s označením „D23A - silnice II/278“).

Nelze ani souhlasit s bodem F „Vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území - shrnutí“, „vliv návrhů AZÚR na územní podmínky pro hospodářský rozvoj“, kde se u D23A uvádí „slabý pozitivní vliv zlepšení dopravní dostupnosti“, což je zavádějící, pokud nejsou dle stavebního zákona a připomínek MŽP vyhodnoceny všechny varianty. Obdobným způsobem je v části „vliv návrhů AZÚR na územní podmínky pro soudržnost společenství“ zavádějící tvrdit, že se zvyšuje bezpečnost a kvalita místního bydlení. Zde je popsán princip chybného přístupu ve vyhodnocování záměru D23A ve vztahu k TUR bez prověření všech variant a širších vazeb na využití území, což je v rozporu s vyjádřením Ministerstva životního prostředí „v maximální možné míře prověřovat řešení ve variantách nebo alternativách a tyto varianty nebo alternativy následně náležitě vyhodnotit a porovnat“.

IV. Zájmy vlastníků dotčených pozemků

Z důvodů rozporu se zákonem č. 258/2000 Sb., v platném znění „o ochraně veřejného zdraví“, nesouladu s principy navrhování pozemních komunikací a principy územního plánování vč. stavebního zákona lze navrhovaný záměr D23A charakterizovat jako povrchní řešení, neboť je situovaný do těsné blízkosti zastavěného území obce Domaslavice, čímž by snížil kvalitu užívání ploch pro bydlení, snížil atraktivitu venkovského prostředí a v nesouladu s principy trvale udržitelného rozvoje snížil kulturní, historickou, urbanistickou i finanční hodnotu těchto ploch a staveb. Případné vynucené stavebně technické úpravy s hygienickým přesahem by znamenaly navýšení nákladů na realizaci záměru a z toho plynoucí nesourodý zásah do krajinného rázu a přírodních hodnot území.

Problémem je krajně nevhodné vymezení koridoru D23A, kdy návrh neumožňuje docílit využití přírodních podmínek pro minimalizaci

negativních vlivů dopravy! Trasování ve svahu nad údolím při znalosti základních fyzikálních zákonů o šíření zvuku (hluku) do volného prostoru nebo napojení v blízkosti stávajícího zastavěného území vč. chráněných vnějších ploch, které slouží pro trvalou rekreaci a relaxaci obyvatel je v rozporu s platnou legislativou ČR a principy ZÚR.

Navrhovaný záměr D23A je v nesouladu se zákonem 183/2006 Sb., v platném znění, kde se mj. v par. 18, čl. 1 až 4 definují Cíle územního plánování, které záměr D23A vůbec nezohledňuje. V širších souvislostech v rozporu s politikou územního rozvoje ČR a nosnými principy trvale udržitelného rozvoje navrhovaný záměr D23A nepřináší zkvalitnění systému veřejné dopravy v daném území, neřeší totiž širší návaznosti a možnosti zkvalitnění fungujícího propojení stávající sídelní struktury, zvýšení bezpečnosti dopravy, účinnosti zásahu záchranných složek ani nevyužívá možnosti posílení regionálního rozvoje ekonomicky méně atraktivní lokality, což je v rozporu se ZÚR LK.

Paní Ing. Marie Králová jako zemědělský podnikatel provozující svou živnost mj. s využitím pozemků dotčených záměrem D23 žádá o úplné zrušení navrhovaného záměru D23A, protože je tento záměr v rozporu s platnou legislativou České republiky a nástroji územního plánování, jmenovitě se zákony 183/2006 Sb., v platném znění, vyhláškou 501/2006 Sb., v platném znění, z. 114/1992 Sb. v platném znění, z. č. 334/1992 Sb., v platném znění, z. č. 258/2000 Sb., v platném znění a z. č. 449/2001 Sb., v platném znění a zároveň znehodnocuje kvalitní a udržitelné využívání dotčených pozemků, které spadají ke statku Domaslavice písemně doloženého do roku 1531 (Edel, T.: Českodubsko v památkách 12. - 20. století).

Z pohledu ochrany ZPF je navrhovaný záměr situován v rozporu se zákonem č. 334/1992 Sb., v platném znění a negativním vlivem na stávající ekologickou a hospodářskou funkci krajiny, kdy se vymezené plochy nesnaží vycházet z parametrů území a principů ochrany a péče o ZPF, ve významné míře zabírají plochy vysoké bonity půdy (II. třída ochrany), jedná se tedy o vysoce chráněnou půdu, která se má přednostně chránit před zastavěním. Dále je záměr D23A trasován arogantně a zcela nepřirozeně tak, aby znemožnil souvislou a přirozenou údržbu a obhospodařování těchto kvalitních kulturních ploch i ploch navazujících. Navrhovaný záměr zároveň protíná p.p.č. 693/1 s objektem účelové komunikace (ve spoluvlastnictví), která slouží k údržbě a zpřístupnění obhospodařovaných ploch firmou Ing. Marie Králová a dalšími podnikateli a vlastníky/ spoluvlastníky pozemků.

V rozporu se zákonem č. 449/2001 Sb., v platném znění záměr zásadním způsobem negativně ovlivňuje stávající životní podmínky zvěře, přímo zasahuje do ploch lesních pozemků, ploch pastvy zvěře a jak již bylo zmíněno, protíná přirozené migrační koridory bez přirozené možnosti oddělení těchto koridorů od navrhovaného dopravního

koridoru s negativním vlivem na bezpečnost a zdraví a ochranu majetku v rámci provozu po navrhované komunikaci!

V rozporu se stavebním zákonem a vyhláškou 501/2006 Sb., v platném znění a záměry územního plánování je v širší vazbě záměr D23A situovaný do stabilizovaného urbanizovaného území, kde by jeho realizace přinesla zátěž a trvalé škody v rovině ochrany přírody a krajiny a životního prostředí bez výrazného využití pro místní obyvatele i obyvatele sousedních obcí, čímž se popírající principy trvale udržitelného rozvoje, nosného principu územního plánování a stavebního řádu a obnažuje se jádro prvoplánového záměru s označením D23A.

V. Závěr

Žádám o písemnou reakci na výše uvedené připomínky.

Z výše uvedených důvodů tímto za vlastníky pozemků a obyvatele obce Domaslavice vyslovuji zásadní nesouhlas s trasováním koridoru D23A (přeložky komunikace II/278) dle AZÚR č.1.

V mnoha ohledech kolizní záměr D23A nerespektuje principy trvale udržitelného rozvoje vč. Zásad územního rozvoje Libereckého kraje, kdy mj. dostatečně neřeší, nevyhledává ani není porovnáván se všemi alternativními variantami trasování koridoru, což je hlavní podmínkou pro návrh trasování dopravního koridoru a což bylo mj. určeno jako podmínka Ministerstvem životního prostředí.

Dále připomínám nutnost prověření a transparentního porovnání všech alternativních možností trasování koridoru přeložky komunikace II/278 vzhledem k D23A přehledně ve variantách, vždy s přesahem do aktualizace dokumentu „Vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území“. Písemné a grafické výstupy žádám předložit k posouzení veřejnosti.

Z důvodů vlivu záměru zkapacitnění komunikace II/278 na dotčená sídla zejména Českého Dubu, Domaslavic, Javorníku, Modlibohova, Proseče p. J., Starého Dubu a Vlčetína žádám o posouzení vlivu záměru na všechna tato sídla z pohledu uplatňování principů TUR a ve shodě s platnými Zásadami územního rozvoje Libereckého kraje a legislativou České republiky.

V Domaslavicích dne 21.10.2015

.....
(Ing. arch. Radomír Král)

